

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK

**z obdržených písemných vyjádření k posudku a vyjádření z veřejného projednání
v rámci posuzování vlivů záměru**

**„Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“
na životní prostředí**

**podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů
(zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů**

Datum zpracování:

30. 1. 2015

Zpracovatel:

Ing. Václav Obluk

Morseova 245
109 00 Praha 10 - Petrovice

Korespondenční adresa:
*Lékořicová 166
104 00 Praha 10 - Křeslice*

telefon 604 825 980

e-mail: vaclav.obluk@volny.cz

Osvědčení odborné způsobilosti:

č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 ze dne 16. 12. 1998
prodloužené rozhodnutím MŽP č.j.: 50209/ENV/11
ze dne 29. 6. 2011

Prohlášení zpracovatele

Vypořádání připomínek z obdržených písemných vyjádření k posudku a vyjádření z veřejného projednání v rámci posuzování vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí (dále jen „vypořádání připomínek“) jsem zpracoval jako držitel osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 vydaného dne 16. 12. 1998 Ministerstvem životního prostředí v dohodě s Ministerstvem zdravotnictví podle zákona ČNR č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, resp. jako držitel autorizace podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „zákon č. 100/2001 Sb.“), ve smyslu § 24 odst. 1 citovaného zákona, která byla prodloužena rozhodnutím Ministerstva životního prostředí č.j.: 50209/ENV/11 ze dne 29. 6. 2011, podle požadavků vyplývajících z § 9 citovaného zákona.



Ing. Václav Obluk

OBSAH

	strana
I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	4
II. VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK	5
III. NÁVRH STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	54
PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK	104

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská

2. Kapacita (rozsah) záměru

Výstavba nové dvoukolejné tramvajové trati o délce cca 2 100 m (od km 5,200 do km 7,070, kde bude navazovat nová tramvajová smyčka) a rekonstrukce tramvajové trati o délce cca 270 m (od km 4,934 do km 5,200).

Nová tramvajová trať začíná v ulici Evropská za vjezdovou výhybkou do smyčky Divoká Šárka, pokračuje ulicí Vlastina a dále podél ulice Drnovská a končí jednokolejným obracištěm s jednou předjízdou kolejí u křižovatky ulic Drnovská a Dědinská.

Rekonstrukce tramvajové trati v ulici Evropská začíná od křižovatky ulic Evropská a Za Vokovickou vozovnou a končí za vjezdovou výhybkou do smyčky Divoká Šárka. Součástí záměru je i realizace související infrastruktury.

Na trati je pět párů zastávek s pracovními názvy Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská. Délka zastávek Divoká Šárka a Dědinská je 67 m, délka ostatních zastávek je 35 m.

3. Umístění záměru

kraj:	Hlavní město Praha
obec:	Hlavní město Praha
městská část:	Praha 6
katastrální území:	Ruzyně, Liboc, Veleslavín, Vokovice

4. Obchodní firma oznamovatele

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

5. IČ oznamovatele

00005886

6. Sídlo oznamovatele

Sokolovská 217/42
190 22 Praha 9

II. VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK

II.1. Vypořádání připomínek z písemných vyjádření k posudku

Zpracovateli tohoto vypořádání připomínek byla prostřednictvím příslušného úřadu, Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí, předána níže uvedená písemná vyjádření k posudku obdržená ve smyslu § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb.

II.1.1. Vyjádření hl. m. Prahy

(č.j.: MHMP 1754030/2014 ze dne 16. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Se záměrem souhlasíme s výhradami (požadavky jsou řazeny hierarchicky dle důležitosti).

1. Na základě vyhodnocení vlivu na životní prostředí a s odůvodněním výrazně vhodnější organizace dopravní obsluhy území v širším kontextu, a též s přihlédnutím k výhodnějším podmínkám pro provoz tramvají resp. zklidnění dopravy a tím i možnostem uplatnění souběhu vedení cyklistů po tramvajovém pásu v části předmětného variantního úseku ulice Vlastina, hlavní město Praha preferuje realizaci varianty 1.

V případě dalšího prověřování varianty 2, kterou hlavní město Praha nepreferuje, by s ohledem na význam ulice Vlastina pro cyklistickou dopravu a rekreaci (páteří cyklotrasa A 16) bylo nutné prověřit a doložit variantu s uspořádáním s cyklopruhy v celé délce: v úseku křiž. Ke Džbánu – U Silnice s podélným parkováním formou zálivů mezi stromy, v úseku U Silnice – Drnovská s podélným parkovacím pásem nebo podél obruby.

2. Z hlediska městské zeleně je třeba vyznačit, v rámci návrhu sadových úprav, konkrétní umístění stromů především u plochy 2 – pokračování aleje v ulici Vlastina. Zdůrazňujeme, že alej bude průběžná i v prostoru zastávek. Tomuto faktu je třeba přizpůsobit umístění inženýrských sítí ve středním zeleném pásu. Rovněž je třeba prověřit dotvoření krajního stromořadí v rámci parkovacích pásů, resp. podél parkovacích pásů a chodníků. V důsledku vyvolaných přeložek inženýrských sítí se vylučuje kácení stromové zeleně ve stávající stromové aleji v ulici Vlastina.

Upozorňujeme, že jsou navrženy k odstranění některé stromy s vysokou ekologickou hodnotou a vyšší sadovnickou hodnotou. Nesouhlasíme s kácením těchto položek na pozemcích parc. č. 1323/1 v k. ú. Liboc, parc. č. 1054 v k. ú. Liboc, parc. č. 2241/1 v k. ú. Ruzyně (přeložka kanalizace), skupiny na pozemku parc. č. 1052/1 v k. ú. Liboc (mimo zábor stavby).

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým výhradám, resp. požadavkům, které podmiňují souhlas se záměrem, se uvádí následující.

- ad 1. Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně**

životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

V případě dalšího sledování varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích budou záležitosti týkající se cyklistické dopravy doloženy v rámci dokumentace záměru pro územní řízení (samostatné oboustranné cyklopruhy však bude pravděpodobně problém umístit z prostorových důvodů; případné parkování mezi stromy sníží počet parkovacích stání).

Relevantní opatření týkající se cyklistické dopravy pro případ sledování varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání připomínek.

- ad 2. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve obecně uvádí, že v rámci další přípravy záměru je třeba se orientovat na minimalizaci kácení dřevin rostoucích mimo les (včetně řádné ochrany příslušných dřevin v etapě výstavby) a maximální kompenzaci kácené zeleně, a to v dohodě s Městskou částí Praha 6.

Detailnější řešení týkající se zeleně budou předmětem dokumentace záměru (pro územní řízení), resp. v rámci projektové dokumentace (pro stavební řízení).

Pokud jde o nesouhlas s kácením dřevin:

- pozemek parc. č. 1323/1 v k.ú. Liboc – strom je v kolizi s přeložkou teplovodu, který z důvodu ostatních inženýrských sítí nelze přeložit v jiné trase (strom má průměr kmene 9 cm);
- pozemek parc. č. 1052/1 v k.ú. Liboc – ve variantě 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou stromy v kolizi s rozhledovým trojúhelníkem křižovatky, ve variantě 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích stromy není třeba kácet;
- pozemek parc. č. 1054 v k.ú. Liboc – bude prověřena úprava napojení ulice Navigátorů na ulici Evropská;
- pozemek parc. č. 2241/1 v k.ú. Ruzyně – bude upravena poloha kanalizace, strom nebude třeba kácet.

Relevantní opatření týkající se zeleně jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání připomínek.

II.1.2. Vyjádření Městské části Praha 6 (č.j.: MČ P6 090118/2014 ze dne 8. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Městská část Praha 6 souhlasí s posudkem za splnění následujících podmínek.

1. Z hlediska územního rozvoje.

Prodloužení tramvajové trati přes Dědinu do předprostoru Dlouhá Míle patří dlouhodobě mezi priority MČ Praha 6. Toto prodloužení znamená nejen potvrzení městského charakteru prostředí, ale především dopravní zásah s pozitivním dopadem na životní prostředí. Hlavním důvodem pro podporu prodloužení je zlepšení dopravní obslužnosti

oblasti poté, kdy bude postupně redukována autobusová doprava (ukončení autobusových linek na Veleslavíně a nahrazení autobusového spojení letiště s centrem města železnicí). S ohledem na vyjádření obyvatel v dotčené lokalitě a zejména s ohledem na Závazné stanovisko silničního správního úřadu ze dne 25. 7. 2013 požadujeme upuštění od zřízení křižovatky z ulice Navigátorů/U Silnice a zachování plného průjezdu ulice Vlastina v úseku U Silnice – Evropská. O tento dílčí námět pro první tj. východní úsek ulice Vlastina požadujeme dopracovat variantní řešení organizace automobilové dopravy po prodloužení tramvajové trati.

2. Z hlediska dopravy a životního prostředí.

- a) Považujeme za nezbytné již v této fázi záměru jasně deklarovat stavbu kapacitního parkingu jako podmiňující investici stavby, neboť předmětná stavba tramvajové trati mění podmínky v území, a nelze se spokojit pouze s tím, že investorem záměru objektu parkingu nemůže být Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.
- b) V dokumentaci i v posudku není na novém úseku tramvajové trati předpokládán noční provoz tramvajové linky. Domníváme se, že tento provoz si nakonec vynutí místní občané, neboť nutnost nočního přestupu mezi TRAM a BUS v zastávce „Divoká Šárka“, několik set metrů před cílovou destinací (sídlištěm), by cestující veřejnost zcela oprávněně vnímala jako neodůvodněný diskomfort.
- c) V dalších stupních projektové dokumentace a při realizaci záměru je třeba vycházet z podrobných podmínek obsažených v návrhu stanoviska Magistrátu hl. m. Prahy, který je součástí posudku.

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým podmínkám souhlasu s posudkem se uvádí následující.

ad 1. Z hlediska územního rozvoje:

Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.

Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný

- pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánu, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždování spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou.

Ve vztahu k průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. (vyjádření obdržených k oznámení záměru) byly v dokumentaci předloženy dvě varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích (varianta 1 s úplným zneprůjezdněním ulice Vlastina a varianta 2 s částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina).

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

ad 2. Z hlediska dopravy a životního prostředí:

- a) Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.
- b) Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nepředpokládá provozování noční tramvajové linky, a to ani po prodloužení trati k Terminálu 3 letiště (i po event. prodloužení tramvajové trati bude třeba noční autobusovou linkou obsloužit Terminály 1 a 2 letiště, zajistit tangenciální propojení s Petřinami a Smíchovem s dalším pokračováním do centra města tak, jako to v současnosti zajišťuje autobusová linka 510). Zavedení noční tramvajové linky k Terminálu 3 letiště proto nebude potřeba. Pro pasažéry letecké přepravy Terminálů 1 a 2 není využití tramvaje výhodné vzhledem k nutnosti přestupu na další druh dopravy s cílem u těchto terminálů.
- c) Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultující z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska

pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání připomínek.

II.1.3. **Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Praha**
(č.j.: ČIŽP/41/IPP/1312306.003/14/PVZ ze dne 24. 11. 2014)

Podstata vyjádření

K posudku nejsou připomínky.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

II.1.4. **Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí**
(SZn.: S-MHMP-0834253/2013/4/OZP/VI ze dne 28. 12. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nejsou k posudku připomínky.
- b) Z hlediska lesů a lesního hospodářství nejsou k posudku připomínky.
- c) Z hlediska nakládání s odpady nejsou k posudku připomínky.
- d) Z hlediska ochrany ovzduší nejsou k posudku připomínky.
- e) Z hlediska ochrany přírody a krajiny nejsou k posudku připomínky.
- f) Z hlediska myslivosti nejsou chráněné zájmy dotčeny.
- g) Z hlediska ochrany vod nejsou k posudku připomínky.

Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad b) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad c) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad d) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad e) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad f) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad g) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

II.1.5. Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru památkové péče
(č.j.: S-MHMP 1597445/2014/Rad ze dne 19. 11. 2014)

Podstata vyjádření

Dotčený pozemek leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. Záměr je však na území s archeologickými nálezy a stavebník má povinnost podle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. vůči Archeologickému ústavu (stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést záchranný archeologický výzkum).

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o povinnosti vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována).

Relevantní opatření týkající se event. archeologických nálezů je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání připomínek.

II.1.6. Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru dopravních agend
(ze dne 8. 12. 2014)

Podstata vyjádření

K posudku nejsou žádné připomínky.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

II.1.7. Vyjádření Výzkumného ústavu rostlinné výroby, v.v.i.
(zn.: SŘ/14/3692 ze dne 1. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Nesouhlasíme s dočasným ani trvalým zábořem na parcelním čísle KN 1296/17, výměry 119 557 m², druh pozemku orná půda (původní varianty záměru, které jsme měli k dispozici, nezahrnovaly záboř na parc. č. 1296/17 o velikosti 5 642 m² u trvalého ani 27 950 m² u dočasného zábořu). Na pozemku parc. č. 1296/17 jsou nejstarší dlouhodobé polní pokusy výzkumného ústavu rostlinné výroby, v.v.i. v Praze – Ruzyni. Byly založeny v roce 1955 na stanovišti Praha – Ruzyně – hon B.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že příslušné záboř na pozemku parc. č. 1296/17 o velikosti 5 642 m² u trvalého a 27 950 m² u dočasného zábořu byly v dokumentaci uvedeny (viz str. 3 přílohy č. 1 dokumentace) a že vyjádření Výzkumného ústavu rostlinné výroby, v.v.i. k dokumentaci nebylo obdrženo. Územní

plán sídelního útvaru hl. m. Prahy předpokládá umístění tramvajové trati na tomto pozemku a Výzkumného ústavu rostlinné výroby, v.v.i. vydal dne 11. 11. 2013 (č.j. SŘ/13/446) souhlasné stanovisko s umístěním stavby na tomto pozemku včetně souhlasu s odnětím půdy ze zemědělského půdního fondu.

Přesto je relevantní opatření týkající se dořešení odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu s Výzkumným ústavem rostlinné výroby, v.v.i. zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

II.1.8. Vyjádření spolku Pražské ekologické centrum (ze dne 15. 1. 2015)

Podstata vyjádření

Žádáme, aby byly do stanoviska doplněny tyto podmínky:

1. Podmínky pro fázi přípravy

- pro územní i stavební řízení

V rámci další přípravy vyřešit náhrady úbytku parkovacích míst v dotčeném prostoru v předstihu před výstavbou tramvajové trati tak, aby realizace tramvajové trati nebyla příčinou snížení počtu parkovacích míst ani v průběhu výstavby tramvajové trati, ani po její realizaci.

2. Podmínky pro fázi realizace

Ve stávajícím bodu č. 1 návrhu stanoviska změnit formulaci z „nedošlo ke skokovému deficitu parkovacích stání“ na formulaci „nedošlo ke snížení počtu parkovacích stání oproti stavu před realizací záměru“.

Vypořádání vyjádření

K požadovaným podmínkám stanoviska se uvádí následující.

- ad 1. Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je požadovaná podmínka příslušným způsobem upravena a zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření (vzhledem k charakteru je podmínka zahrnuta pouze do podmínek pro fázi přípravy - pro územní řízení).
- ad 2. Příslušná podmínka je upravena ve smyslu navržené formulace a zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

II.1.9. Vyjádření spolku Spolek pro Divokou Šárku (ze dne 8. 12. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podáváme nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky:

1. Neřeší jednu z klíčových námitek občanů – obavy, že vybudování nové křižovatky mezi ulicí Navigátorů a Evropskou přinese do oblasti tranzitní dopravu. Závěr, že z hlediska dopadu na životní prostředí jsou obě varianty rovnocenné, odporuje logice

místní situace a chystaných projektů, navíc k závěru se dochází na základě objektivně nesprávných interpretací dat a situace v oblasti.

2. Autor posudku se dopouští jednání, které je v rozporu s podstatou posudku – ten má posuzovat texty vzniklé v minulých fázích procesu posuzování. Jak je však patrné z posudku, autor postupuje velmi nestandardně a na místo snahy text dokumentace opravdu kriticky zhodnotit, text prostě bez jediné změny kopíruje z textu dokumentace (je uveden text na str. 10 dokumentace a textu na str. 24 posudku).
3. Autor nevypořádává podněty občanů – jak může ukázat výše zmíněné okopírování textu.
4. Autor dochází k závěru, že není nutné / možné do modelování dopravy a tedy dopadu na životní prostředí zahrnout dramatické změny, které oblast čekají v souvislosti s chystanou proměnou skladových oblastí na nové město pro tisíce lidí. Je jasné, že nově zvažovaná křižovatka by se stala jednou z klíčových bran tohoto nového města v oblasti.
5. Návrh stanoviska neobsahuje některé klíčové požadavky nejen občanů, ale i například MČ Praha 6. Například to, aby další fáze schvalování zahrnuly nezbytné úpravy okolních komunikací tak, aby bylo eliminováno riziko tranzitu z jiných částí města a též omezeno riziko, že v případě dopravních zácp si motoristé budou trasu zkracovat.

- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům jsme přesvědčeni, že posudek má velmi zásadní a nezpochybnitelné nedostatky, které je nutné dopracovat tak, aby lépe odrážel smysl a literu zákona. A především zájmy občanů, pro které, předpokládáme, projekt primárně vzniká.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým připomínkám se uvádí následující.

1. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy bylo zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí - viz i komentář v bodě ad a) 2. tohoto vypořádání vyjádření.
Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat (a to zejména s ohledem na výsledky modelového hodnocení kvality ovzduší, akustické studie a dendrologického průzkumu, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

2. Jedná se o nedorozumění, resp. o vytržení textu uvedeného v posudku z kontextu. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy. Odstavec týkající se předmětné problematiky totiž začíná textem: *„Pokud se jedná o obavu z tranzitní dopravy, může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská).“*. Teprve potom je uveden kritizovaný text z dokumentace, který byl použit jako argumentace v rámci úvodu dokumentace při vypořádání vyjádření obdržených k oznámení záměru (zákon č. 100/2001 Sb. nezakazuje zpracovateli posudku používat text uvedený v dokumentaci, naopak používání textu z dokumentace je běžné, např. i při stanovení podmínek návrhu stanoviska). Dále je v posudku kromě jiného uvedeno (a to právě ve vztahu k připuštění obav z tranzitní dopravy), že pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic) s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.
3. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 2. tohoto vypořádání vyjádření.
4. Vyjádření není korektní, popřípadě se jedná o nedorozumění, neboť v posudku je v předmětné věci uvedeno následující: *„V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry, která byla i předmětem vyjádření obdržených k dokumentaci, se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách*

je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).“.

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry v zájmovém území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou v řadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

5. Navržená opatření v dokumentaci byla na základě posouzení v rámci přípravy posudku a s ohledem na obdržená vyjádření event. zpřesněna a doplněna s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nebyla v obecné poloze v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována - pokud se jedná o riziko tranzitu, odkazuje se na komentář v bodech ad a) 1. a ad b) 2. tohoto vypořádání vyjádření.

Relevantní opatření týkající se prevence a omezení potenciálních nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

- ad b) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem. Posudek byl zpracován v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 100/2001 Sb. a v rámci návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, stanovil podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

II.1.10. Vyjádření spolku Dědina - Praha 6

(ze dne 5. 12. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Vypořádání připomínky týkající se úbytku parkovacích míst stanovením podmínky časové koordinace s výstavbou objektů tento úbytek kompenzujících považujeme v zásadě za přijatelné. Podmínku ovšem žádáme formulovat tak, že konkrétní umístění a podoba nových parkovacích objektů musí být předmětem projednávání a posuzování souběžně s posuzováním a projednáváním projektu tramvajové trati, tj. nikoliv až ve fázi realizace.
- b) Vypořádání připomínky týkající se částečného nebo úplného zneprůjezdnění ulice Vlastina pro individuální automobilovou dopravu považujeme nedále za nevyhovující, a to z těchto důvodů.

1. Tvzení že „navržené dopravní řešení ... umožní zjednodušení dopravních vazeb a zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina“ naprosto neodpovídá skutečnosti. Jak vyplývá i ze srovnání intenzit dopravy dle modelů uvedených v příloze 8 dokumentace, k částečnému zklidnění dopravy by došlo pouze v ulici Vlastina, zatímco v jejím okolí (zejména v ulici U Silnice) by se intenzita provozu naopak významně (v případě varianty 1 dokonce několikanásobně) zvýšila. Skokové zhoršení oproti stávajícímu stavu v ulicích fungujících jako dopravně zklidněné považujeme za nepřijatelné.
Navržené řešení také nelze rozhodně označit za „zjednodušení dopravních vazeb“ oproti současnému stavu. Navržené řešení zcela logické, dlouhodobě stabilizované a dobře fungující dopravní uspořádání rozhodně nezjednodušuje, nýbrž naopak zcela zásadním a nevratným způsobem narušuje.
 2. Posudek sice opatrně připouští určitou oprávněnost obav z nárůstu tranzitní dopravy v případě zřízení plnohodnotné křižovatky ulic Evropská a U Silnice / Navigátorů dle varianty 1, zároveň však tuto možnost popírá s odkazem na předpokládanou neatraktivnost trasy Libocká – Litovická – U Silnice – Evropská pro řidiče kvůli četným přednostem zprava atp. Empirické zkušenosti místních obyvatel, jakož i intenzity provozu uvedené v příloze 8 dokumentace ovšem dokládají, že tato trasa je již dnes využívána poměrně hojně, a to dokonce i ve směru U Silnice – Litovická, Libocká (o němž posudek předpokládá, že zde průjezd není možný). Otevření nového výjezdu na Evropskou z ulice U Silnice by mimo vši pochybnost k nárůstu tranzitní dopravy vedlo. Možnost budoucí dopravní problémy s nárůstem tranzitní dopravy účinně řešit úpravami dopravního značení, zjednosměrnováním ulic apod. považujeme za iluzorní.
- c) Máme vážné pochybnosti o vypovídací schopnosti výpočtů výhledových dopravních zátěží po realizaci rozvojových záměrů v oblasti, když (jak připouští na str. 102 i posudek) většina z těchto záměrů není zatím konkretizována do té míry, aby bylo možné příslušné zdrojové hodnoty budoucí dopravní zátěže přesněji specifikovat.
- d) S ohledem na výše uvedené žádáme stanovit jako podmínky stanoviska (nad rámec podmínek dosud uvedených):
1. Úplné vypuštění stávající varianty 1 z dalších příprav záměru.
 2. Zpracování variantních technických řešení vedení tramvajové trati tak, aby nenarušilo funkci ulice Vlastina jako přirozené páteře dopravního systému oblasti (doporučujeme prověřit např. možnost přemístit stávající inženýrské sítě do kolektoru, umístit zastávku Vlastina ve směru do centra do prostoru stávající zastávky autobusů před křižovatkou s ulicí U Silnice apod.). Realizace záměru není v žádném ohledu urgentní a z hlediska jeho akceptace obyvateli oblasti stojí za to věnovat jeho odpovědné přípravě a posuzování čas umožňující zvažovat v rámci optimálního řešení i různé varianty apod.

Vypořádání vyjádření

ad a) Relevantní opatření týkající se řešení parkovacích stání jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

ad b) K jednotlivým připomínkám se uvádí následující.

1. Ve vztahu k ulici Vlastina se jedná především o zjednodušení dopravních vazeb v křižovatkovém uzlu Evropská - Vlastina.

Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

2. Jedná se o nedorozumění, resp. o vytržení textu uvedeného v posudku z kontextu. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy. Odstavec týkající se předmětné problematiky totiž začíná textem: „*Pokud se jedná o obavu z tranzitní dopravy, může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská).*“. Teprve potom je uveden kritizovaný text z dokumentace, který byl použit jako argumentace v rámci úvodu dokumentace při vypořádání vyjádření obdržených k oznámení záměru (zákon č. 100/2001 Sb. nezakazuje zpracovateli posudku používat text uvedený v dokumentaci, naopak používání textu z dokumentace je běžné, např. i při stanovení podmínek návrhu stanoviska). Dále je v posudku kromě jiného uvedeno (a to právě ve vztahu k připuštění obav z tranzitní dopravy), že pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic) s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

ad c) Vzhledem k tomu, že dopravně inženýrské podklady byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy), lze údaje o intenzitách dopravy považovat za oficiální.

Ve vztahu k výhledovým záměrům, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do

výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry v zájmovém území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou v řadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

ad d) K jednotlivým požadavkům se uvádí následující.

1. Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.
2. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.
 Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:
 - nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;

- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Zvýše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánu, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždování spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou. Ve vztahu k průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. (vyjádření obdržených k oznámení záměru) byly v dokumentaci předloženy dvě varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích (varianta 1 s úplným zneprůjezdněním ulice Vlastina a varianta 2 s částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina). Pokud jde o jejich posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb., odkazuje se na komentář v bodě ad d) 1. tohoto vypořádání vyjádření.

II.1.11. Vyjádření šesti občanů

(vyjádření předáno na veřejném projednání dne 15. 1. 2015)

Podstata vyjádření

- Vyjádřujeme podporu stanovisku Úřadu městské části Praha 6 k posudku, zejména pokud jde o křižovátku mezi ulicemi Navigátorů a Evropská (jsme rozhodně proti jejímu vybudování). Současně podporujeme vyjádření spolku Spolek pro Divokou Šárku k dokumentaci.
- Posudek k zátěži tranzitní dopravou v místě považujeme za účelový a neznalý každodenní dopravní situace. Jsme přesvědčeni, že dosavadní šíře ulice Vlastina je dostatečná pro

vedení jak obousměrné tramvajové linky, tak silniční dopravy i chodníků (tato ulice je širší než např. stejně řešená ulice Radlická).

- c) Navrhujeme, aby se příslušný odbor Magistrátu hl. m. Prahy vážně zabýval řešením dopravní obslužnosti na širším území Liboce a Ruzyně s prioritním využitím ulice Drnovská a modernizace železniční trati, včetně zřízení zastávky v blízkosti Libockého rybníka v návaznosti na změny územního plánu v této oblasti (sídlíště až pro 15 tis. lidí). Vzhledem k budoucímu navýšení počtu obyvatel jsme zásadně proti křižovatce mezi ulicemi Navigátorů a Evropská, neboť by se neúměrně zvýšil hluk, exhalace, snížila hodnota přilehlých nemovitostí, snížila kvalita bydlení a z klidné ulice by se stala rušná dopravní tepna.

Vypořádání vyjádření

ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na vypořádání vyjádření Městské části Praha 6 a vyjádření spolku Spolek pro Divokou Šárku.

ad b) V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy bylo zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.

Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánům, fronta vozidel by v dopravních špičkách

zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždování spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou.

Ulice Radlická byla původně čtyřpruhová místní komunikace, ulice Vlastina v úseku Evropská – U Silnice je v současnosti pouze dvoupruhová.

Ve vztahu k průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. (vyjádření obdržených k oznámení záměru) byly v dokumentaci předloženy dvě varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích (varianta 1 s úplným zneprůjezdněním ulice Vlastina a varianta 2 s částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina).

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

- ad c) Vzhledem k tomu, že dopravně inženýrské podklady byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy), lze údaje o intenzitách dopravy považovat za oficiální.

Ve vztahu k výhledovým záměrům, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se

dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry v zájmovém území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou v řadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

II.1.12. Vyjádření pana Petra Bechyně (ze dne 8. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Jsem znepokojen tím, že posudek a konkrétní technické řešení projektu nadále pomíjí námitky občanů a svými důsledky povede ke zhoršení životního prostředí mnoha obyvatel – hlavně narušení klidné zóny v oblasti ulice Vlastina tramvajovou dopravou (hluk, otřesy apod.), zhoršení životního prostředí plánovanými dopravními opatřeními (vedení tranzitní silniční dopravy), apod. Domnívám se, že současné vedení MHD na Dědinu je plně dostačující. Podávám nesouhlasné vyjádření k oznámení záměru.

Vypořádání vyjádření

Z údajů uvedených v dokumentaci, resp. akustické studii, vyplývá, že v ulici Vlastina dojde ve většině výpočtových bodů ve sledovaných letech 2016 a 2020 k poklesu celkové hlukové zátěže, a to vlivem poklesu automobilové zátěže, protihlukových opatření - položení nízkohlučného asfaltu, změn dispozic silničních úseků (příslušné údaje jsou podrobně uvedeny v akustické studii v Tab. 14., resp. Tab. 16.). Přitom v řadě výpočtových bodů je pokles hlukové zátěže výrazný. Pro úplnost se dále uvádí, že v několika výpočtových bodech, byl zaznamenán nárůst hlukové zátěže, avšak v žádném z těchto výpočtových bodů nedojde k překročení hygienických limitů hluku.

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).

V případě vibrací je v dokumentaci uvedeno, že vzhledem ke vzdálenostem objektů od budoucí trasy tramvaje se nepředpokládají nadlimitní vlivy vibrací a že přesný rozsah antivibračních opatření vyplyne ze studie, která musí být zpracována v projektové dokumentaci (pro stavební řízení), kdy budou známy přesné údaje o konkrétním stavebním řešení trati. S uvedeným přístupem se lze ztotožnit. V této souvislosti se dále uvádí, že predikce stavu vibrací je s ohledem na řadu ovlivňujících faktorů včetně charakteristik horninového prostředí značně komplikovanou záležitostí. Proto se doporučuje, aby antivibrační opatření byla řešena s rezervou a aby v rámci zkušebního provozu bylo provedeno kontrolní měření vibrací, které doloží splnění příslušných limitů vibrací, a to jak z hlediska vlivů vibrací na stavební objekty, tak i z hlediska vlivů vibrací na zdraví.

Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

II.1.13. Vyjádření paní Daniely Bláhové (za většinu spoluobčanů sídlící na Dědině a dotčené části Liboce)
(ze dne 5. 12. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Prodloužení tramvajové tratě by se dotklo parkovacích míst na Dědině a přilehlém okolí. V případě zvažovaných nástaveb nad stávajícími parkovacími místy by takový zásah zcela zničil estetiku celého okolí.

- b) Tramvaje, které má Praha nasmlouvané jsou velice hmotné, hlučné, dlouhé a nepraktické. V žádném místě bytů by nebylo klidné místo a ani v největších vedrech bychom v noci nemohli mít pootevřená okna.
- c) Díky nově plánované křižovatce ulic Navigátorů - Evropská zesílí provoz osobních a nákladních aut, který daleko více znečistí ovzduší než samotné dosavadní autobusy. Navíc by křižovatka zcela přeorganizovala dopravu a velice dopravně zatížila celou oblast. V kombinaci s chystanými změnami (nové město) dříve či později dojde ke změně v oblast silné tranzitní dopravy. Ztratili bychom navždy poměrný klid a naše byty by byly hygienicky neobyvatelné a neprodejně.
- d) Jako nejlevnější a nejbezproblémovější se jeví prodloužení tramvajové trati přes Evropskou třídu až o obchodnímu centru Šestka. Tramvaj by od stávající konečné mohla být vedena dál povrchově po Evropské třídě a posléze vjíždět v úseku před křižovatkou ulic Evropská - Drnovská pod zem. Místy, kde by tramvajová trať vedla povrchově, by její odhlučnění mohlo být dosaženo skleněným či jinak materiálově vhodným povrchovým tunelem tak, aby bylo co nejméně rušeno klidové území Divoké Šárky.

Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.
- ad b) Dokumentace, resp. akustická studie, byla zpracována pro provoz výhradně tramvají 15T (nejnovější tramvaj 15T je z provozovaných typů nejméně hlučná). Z údajů uvedených v dokumentaci, resp. akustické studii, vyplývá, že v ulici Vlastina dojde ve většině výpočtových bodů ve sledovaných letech 2016 a 2020 k poklesu celkové hlukové zátěže, a to vlivem poklesu automobilové zátěže, protihlukových opatření - položení nízkohlučného asfaltu, změn dispozic silničních úseků (příslušné údaje jsou podrobně uvedeny v akustické studii v Tab. 14., resp. Tab. 16.). Přitom v řadě výpočtových bodů je pokles hlukové zátěže výrazný. Pro úplnost se dále uvádí, že v několika výpočtových bodech, byl zaznamenán nárůst hlukové zátěže, avšak v žádném z těchto výpočtových bodů nedojde k překročení hygienických limitů hluku.
Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).
V případě vibrací je v dokumentaci uvedeno, že vzhledem ke vzdálenostem objektů od budoucí trasy tramvaje se nepředpokládají nadlimitní vlivy vibrací a že přesný rozsah antivibračních opatření vyplýne ze studie, která musí být zpracována v projektové dokumentaci (pro stavební řízení), kdy budou známy přesné údaje o konkrétním stavebním řešení trati. S uvedeným přístupem se lze

ztotožnit. V této souvislosti se dále uvádí, že predikce stavu vibrací je s ohledem na řadu ovlivňujících faktorů včetně charakteristik horninového prostředí značně komplikovanou záležitostí. Proto se doporučuje, aby antivibrační opatření byla řešena s rezervou a aby v rámci zkušebního provozu bylo provedeno kontrolní měření vibrací, které doloží splnění příslušných limitů vibrací, a to jak z hlediska vlivů vibrací na stavební objekty, tak i z hlediska vlivů vibrací na zdraví.

- ad c) Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

Z modelového hodnocení kvality ovzduší vyplývá, že v letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace záměru ani v jedné ze dvou posuzovaných variant výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích k překročení limitních hodnot průměrných ročních koncentrací sledovaných znečišťujících látek v žádném referenčním bodě. V obou variantách dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě, pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže (cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území).

V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy bylo zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

- ad d) Varianty vedení tramvajové trati při ulici Evropská jsou v dokumentaci (viz část B.I.5. dokumentace) uvedeny pro komplexnost v přehledu zvažovaných variant, které byly řešeny v rámci „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně tramvajovou tratí“ (viz str. 37 dokumentace). Vlastní záměr tramvajové trati však byl v oznámení záměru a dokumentaci předložen jako invariantní, a to na základě výběru oznamovatele záměru (jedním z cílů záměru je redukce stávající autobusové dopravy a z hlediska dopravní obsluhy je prioritou obsluha přilehlé obytné zástavby, což vedení tramvajové trati při ulici Evropská nesplňuje). Tramvajová trať podél ulice Evropská nemá oporu v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy.

II.1.14. Vyjádření paní Mgr. Johany Borovanské
(ze dne 7. 12. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky.

1. Stanoviska v posudku si odporují. Autor posudku tvrdí, že dojde ke „Zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina“, ačkoli na jiném místě v souvislosti s plánovanou křižovatkou ulic U Silnice - Evropská upozorňuje, že Dědina představuje „poměrně velké území, které generuje samo o sobě nemalou zdrojovou/cílovou dopravu“, což implikuje zvýšenou dopravní zatíženost v dané ulici, bude-li křižovatka zrealizována.
2. Autor není konzistentní v otázce zohlednění plánované výstavby (zejména tzv. superměsta pro cca 15 000 osob). Uvádí, že „záměr tramvajové trati je s transformací industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť zkoordinován podle úrovně znalostí o budoucí podobě území“, zároveň však při studiu dopravního a hlukového zatížení okolních ulic upozorňuje na to, že v současné době nejsou známy přesné stavební záměry v tomto území. Druhé tvrzení má dalekosáhlé následky, neboť autor následně náležitě nezohledňuje dopravní zatížení, které výstavba tramvajové trati a křižovatky přinese a které by postihlo zejména ulice U Silnice a Navigátorů, ani nezohledňuje hlukové zatížení. Posudek, který dostatečně nebere v potaz stavební plány takového rozsahu, nelze považovat za uspokojivý a relevantní.
3. Autor posudku ignoruje oprávněné obavy občanů z tranzitní dopravy (argumentuje, že tranzitní dopravě zamezí několikanásobná přednost zprava; dokonce je okopírován bez uvedení zdroje text dokumentace). Je vysoce pravděpodobné, že v případě realizace křižovatky bude ulice U Silnice zatížena zvýšenou dopravou, a to i tranzitní. Klidné rezidenční ulice Nová Šárka a Radčina se stanou prostorem, kde neúměrně vzroste hluk a znečištění ovzduší.
4. Důvod vedení tramvajové trati k Terminálu 3 nebyl dostatečně vysvětlen. Autor posudku píše, že „po prodloužení tramvajové trati lze předpokládat její využití pasažéry Terminálu 3 (soukromé lety)“. Skutečně někdo předpokládá, že pasažéři soukromých letů využijí k dopravě tramvaj? Nebo je důvodem spíše blízké obchodní centrum?
5. Autor posudku nezohledňuje další možnosti dopravní obslužnosti (vlakové spojení či metro), není tedy ani vznesena otázka po relevanci předloženého záměru.
6. Autor posudku neřeší, jaké následky realizace těchto záměrů bude mít pro dopravu na ulici Evropská. Již nyní se ve špičkách tvoří kolony (od Divoké Šárky až k Dědině). Jaká bude situace po dalším zpomalení v podobě překřížení silnice tramvajovou tratí a křižovatky ulic U Silnice - Evropská? (Nemluvě o nárůstu dopravy související s tzv. superměstem.).

b) Záměr výrazně sníží kvalitu bydlení v oblasti, a to zvýšenou dopravní zátěží a s tím souvisejícím hlukem. Je vysoce pravděpodobné, že do oblasti bude zavedena tranzitní doprava, což autor posudku nezohledňuje. Nezohledňuje též dostatečně plány na rozsáhlou výstavbu v okolí.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

1. Komentáře v posudku si neodporují, vycházejí z dopravně inženýrských podkladů, které byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací

hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a které lze proto považovat za oficiální.

Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

2. Vyjádření není korektní, popřípadě se jedná o nedorozumění, neboť v posudku je v předmětné věci uvedeno následující: *„V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry, která byla i předmětem vyjádření obdržených k dokumentaci, se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje,*

teré se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).“.

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry v zájmovém území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou v řadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí. Pokud se jedná o problematiku dopravního zatížení, odkazuje se i na komentář v bodě ad a) 1. tohoto vypořádání vyjádření.

3. Jedná se o nedorozumění, resp. o vytržení textu uvedeného v posudku z kontextu. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy. Odstavec týkající se předmětné problematiky totiž začíná textem: „*Pokud se jedná o obavu z tranzitní dopravy, může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská).*“.
- Teprve potom je uveden kritizovaný text z dokumentace, který byl použit jako argumentace v rámci úvodu dokumentace při vypořádání vyjádření obdržených k oznámení záměru (zákon č. 100/2001 Sb. nezakazuje zpracovateli posudku používat text uvedený v dokumentaci, naopak používání textu z dokumentace je běžné, např. i při stanovení podmínek návrhu stanoviska). Dále je v posudku kromě jiného uvedeno (a to právě ve vztahu k připuštění obav z tranzitní dopravy), že pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic) s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

4. Úkolem zpracovatele posudku není zdůvodňovat předložení záměru ani zdůvodňovat možnost uvažovaného budoucího prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 letiště - viz i komentář v bodě ad a) 5. tohoto vypořádání vyjádření.

Komentář týkající se možného budoucího prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 letiště byl v posudku uveden jako reakce na vyjádření obdržená k dokumentaci, ve kterých bylo uvedeno (ve vztahu k obavám o provozování noční tramvajové linky), že k tomu dojde po prodloužení linky

k terminálu letišti a že tudíž tvrzení v dokumentaci o nepoužívání linky pasažéry letiště je nedůvěryhodné a ekonomicky nesmyslné. Proto bylo v posudku uvedeno: „Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nepředpokládá provozování noční tramvajové linky ani po prodloužení trati k Terminálu 3 letiště (i po event. prodloužení tramvajové trati bude třeba noční autobusovou linkou obsloužit Terminály 1 a 2 letiště, zajistit tangenciální propojení s Petřinami a Smíchovem s dalším pokračováním do centra města tak, jako to v současnosti zajišťuje autobusová linka 510). Zavedení noční tramvajové linky k Terminálu 3 letiště proto nebude potřeba.

Tvrzení v dokumentaci není zcela přesné. Po prodloužení tramvajové trati lze předpokládat její využití pasažéry Terminálu 3 (soukromé lety). Pro pasažéry letecké přepravy Terminálů 1 a 2 však vzhledem k nutnosti přestupu na další druh dopravy s cílem u těchto terminálů není využití tramvaje výhodné.“.

5. S prodloužením metra na Letiště a tedy i do lokality Dědina se v současnosti neuvažuje. Železniční spojení Praha – Kladno s odbočkou na Letiště přímo lokalitu Dědina neobsluhuje. Pro obyvatele Dědiny bude železniční spojení atraktivní v případě prodloužení tramvaje k Dlouhé Míly nebo případně k zastávce Praha Ruzyně.

Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

6. Křižovatka U Silnice - Evropská sníží zatížení křižovatky Vlastina - Evropská, takže v součtu vlivů bude dopravní situace na ulici Evropská z tohoto hlediska beze změny. Odbočující tramvaj využívá především mezery v signálním plánu světelně řízené křižovatky, které budou vznikat při sledu jednotlivých fází. Všechny světelně řízené křižovatky jsou kapacitně posouzeny na špičkovou hodinu.

Vzhledem k obsahu vyjádření se dále odkazuje na komentář v bodech ad a) 1. a ad a) 3. tohoto vypořádání vyjádření.

ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

II.1.15. Vyjádření paní Zdeňky Bostlové
(ze dne 25. 1. 2015)

Podstata vyjádření

- a) V posudku úplně chybí event. náhradní zajištění dopravy současných autobusových linek 108, 225, 179 (podle přiloženého vyjádření Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy se po případném zprovoznění tramvajové trati předpokládá, že autobusová tangenciální spojení Dědiny s Řepy, Ruzyně a Jihozápadním Městem zůstanou zachována, stejně tak zůstane zachován i provoz linky 119). Z vyjádření vyplývá, že nejenže nedojde ke snížení hluchnosti cca o 1 dB v ulici Vlastina, ale naopak současná hluchnost by vzrostla ještě o provoz tramvaje.
- b) Na veřejném projednání jste uvedl, že rychlost v ulici Vlastina bude v některých úsecích snížena na 30 km/hod, někde na 10 km/hod, tzn. jak pro automobily, tak pro tramvaj. To představuje velké zdržení dopravy cestujících ke stanici metra, komfort pro cestující žádný nevznikne. Tramvajová trať, která by vedla v bezprostřední blízkosti obytných domů, by těmto obyvatelům přinesla pouze větší hluchnost (v některých úsecích by cestující z tramvaje mohli „nahlížet“ do bytů obyvatel).

Vypořádání vyjádření

ad a) Dokumentace vycházela z údajů o provozu autobusů MHD před a po prodloužení tramvajové trati, které jsou uvedeny v Tab. B.17., resp. Tab. C.12. (na str. 67, resp. na str. 116 dokumentace). V akustické studii, která je přílohou č. 4 dokumentace, jsou tyto údaje uvedeny na str. 11. K dispozici byly počty autobusů MHD, nikoliv jednotlivé linky autobusů MHD. Předpokládá se, že souběžně s tramvajovou tratí budou vedeny autobusové linky zajišťující přepravní vztahy, které nepokryje nová tramvajová trať – konkrétní linkové vedení navrhne Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID) ve spolupráci s Městskou částí Praha 6 (systémově ROPID předpokládá vedení autobusové linky do oblasti Praha 13 a 17, autobusovou linku pro spojení s oblastí Staré Ruzyně a Bílé Hory, metrobuseovou linku směrem na letiště a do oblasti nemocnice Motol).

Z údajů uvedených v dokumentaci, resp. akustické studii, vyplývá, že v ulici Vlastina dojde ve většině výpočtových bodů ve sledovaných letech 2016 a 2020 k poklesu celkové hlukové zátěže, a to vlivem poklesu automobilové zátěže, protihlukových opatření - položení nízkohlučného asfaltu, změn dispozic silničních úseků (příslušné údaje jsou podrobně uvedeny v akustické studii v Tab. 14., resp. Tab. 16.). Přitom v řadě výpočtových bodů je pokles hlukové zátěže daleko výraznější než ve vyjádření uváděný pokles o 1 dB (zde došlo zřejmě k nedorozumění). Pro úplnost se dále uvádí, že v několika výpočtových bodech, byl zaznamenán nárůst hlukové zátěže, avšak v žádném z těchto výpočtových bodů nedojde k překročení hygienických limitů hluku.

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přílehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).

Relevantní opatření týkající se snížení akustické zátěže jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání.

ad b) Na veřejném projednání bylo z úrovně oznamovatele záměru vysvětleno (na základě zadaného dotazu zástupce Hygienické stanice hl. m. Prahy), že rychlost 30 km/h tramvaje i automobilů je uvažována v ulici Vlastina v úseku Evropská – U Silnice. Rychlost 10 km/h je uvažována pouze u tramvaje, a to v ulici Evropská v úseku délky 100 m mezi výhybkami do tramvajové smyčky Divoká Šárka a zastávkou Divoká Šárka. Důvodem je maximální možná rychlost průjezdu tramvaje přes hroty výhybek a blízkost tramvajové zastávky, kde tramvaj zastavuje.

Pokud se jedná o hlukovou zátěž, odkazuje se na komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

II.1.16. Vyjádření pana Josefa Heřmánka (ze dne 7. 12. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky.
1. Posudek se nezabývá obavami obyvatel, že plánovaná křižovatka ulic U Silnice - Evropská výrazně zhorší kvalitu bydlení tranzitní dopravou. Tvrdí, že tranzitní dopravě zabrání četné přednosti zprava. Argument je zcela nedostatečný (navíc zkopírovaný z dokumentace, což je skandální).
 2. Autor posudku nebere v potaz plánovanou výstavbu tzv. superměsta pro 15 000 lidí. To opět svědčí o jeho nekompetentnosti. Nepředpokládá žádný vztah mezi superměstem a křižovatkou co do hluku a vlivu na kvalitu ovzduší.
 3. Plánovaná tramvajová trať má v budoucnu vést až k Terminálu 3. Předpokládat, že lidé, kteří užívají soukromých leteckých prostředků, budou cestovat městskou hromadnou dopravou je naivní. Odůvodňovat záměr vést tramvaj až k Terminálu 3 tím, že ji využijí letečtí pasažéři, je nesmyslné.
 4. V posudku se autor vyhýbá oprávněným obavám z toho, že křížení tramvajové trati z Evropské do ulice Vlastina povede k zásadnímu zhoršení dopravní situace (již teď se v ranních špičkách fronty táhnou od Divoké Šárky až k Dědině).
- b) Obavy obyvatel z výrazného zhoršení kvality bydlení hlukem a znečištěním ovzduší nejsou v posudku dostatečně zohledněny. Nejsou rovněž zohledněny plány tzv. superměsta. Zpracování posudku vzbuzuje oprávněné pochybnosti o autorově kompetenci.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

1. Jedná se o nedorozumění, resp. o vytržení textu uvedeného v posudku z kontextu. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy. Odstavec týkající se předmětné problematiky totiž začíná textem: „Pokud se jedná o obavu z tranzitní dopravy, může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská).“. Teprve potom je uveden

kritizovaný text z dokumentace, který byl použit jako argumentace v rámci úvodu dokumentace při vypořádání vyjádření obdržených k oznámení záměru (zákon č. 100/2001 Sb. nezakazuje zpracovateli posudku používat text uvedený v dokumentaci, naopak používání textu z dokumentace je běžné, např. i při stanovení podmínek návrhu stanoviska). Dále je v posudku kromě jiného uvedeno (a to právě ve vztahu k připuštění obav z tranzitní dopravy), že pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic) s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

2. Vyjádření není korektní, popřípadě se jedná o nedorozumění, neboť v posudku je v předmětné věci uvedeno následující: *„V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry, která byla i předmětem vyjádření obdržených k dokumentaci, se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný*

rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).“.

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry v zájmovém území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou v řadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí. Pokud se jedná o problematiku dopravního zatížení, odkazuje se i na komentář v bodě ad a) 1. tohoto vypořádání vyjádření.

3. Úkolem zpracovatele posudku není zdůvodňovat předložení záměru ani zdůvodňovat možnost uvažovaného budoucího prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 letiště - viz i komentář v bodě ad a) 5. tohoto vypořádání vyjádření.

Komentář týkající se možného budoucího prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 letiště byl v posudku uveden jako reakce na vyjádření obdržena k dokumentaci, ve kterých bylo uvedeno (ve vztahu k obavám o provozování noční tramvajové linky), že k tomu dojde po prodloužení linky k terminálu letišti a že tudíž tvrzení v dokumentaci o nepoužívání linky pasažéry letiště je nedůvěryhodné a ekonomicky nesmyslné. Proto bylo v posudku uvedeno: „*Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nepředpokládá provozování noční tramvajové linky ani po prodloužení trati k Terminálu 3 letiště (i po event. prodloužení tramvajové trati bude třeba noční autobusovou linkou obsloužit Terminály 1 a 2 letiště, zajistit tangenciální propojení s Petřinami a Smíchovem s dalším pokračováním do centra města tak, jako to v současnosti zajišťuje autobusová linka 510). Zavedení noční tramvajové linky k Terminálu 3 letiště proto nebude potřeba.*

Tvrzení v dokumentaci není zcela přesné. Po prodloužení tramvajové trati lze předpokládat její využití pasažéry Terminálu 3 (soukromé lety). Pro pasažéry letecké přepravy Terminálů 1 a 2 však vzhledem k nutnosti přestupu na další druh dopravy s cílem u těchto terminálů není využití tramvaje výhodné.“.

4. Křižovatka U Silnice - Evropská sníží zatížení křižovatky Vlastina - Evropská, takže v součtu vlivů bude dopravní situace na ulici Evropská z tohoto hlediska beze změny. Odbočující tramvaj využívá především mezery v signálním plánu světelně řízené křižovatky, které budou vznikat při sledu jednotlivých fází. Všechny světelně řízené křižovatky jsou kapacitně posouzeny na špičkovou hodinu.

Vzhledem k tomu, že dopravně inženýrské podklady byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy), lze údaje o intenzitách dopravy považovat za oficiální.

Pokud jde o vlivy výhledového dopravního režimu, odkazuje se na komentář v bodě ad a) 1. tohoto vypořádání vyjádření.

ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

II.1.17. Vyjádření paní Hany Honzákové
(ze dne 11. 1. 2015)

Podstata vyjádření

Žádám o odmítnutí požadavku a stanoviska rady MČ Praha 6, která požaduje upuštění od zřízení křižovatky z ulice Navigátorů/U Silnice a požaduje zachování plného průjezdu ulice Vlastina (rada nejednala se zástupci vlastníků SVJ sídliště Na Dědině a podpořila pouze vyjádření obyvatel v lokalitě Navigátorů/U Silnice a celou zátěž přenáší na obyvatele sídliště Na Dědině).

Vypořádání vyjádření

Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.

Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Zvýše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždování spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou.

Ve vztahu k průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. (vyjádření obdržených k oznámení záměru) byly v dokumentaci předloženy dvě varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích (varianta 1 s úplným zneprůjezdněním ulice Vlastina a varianta 2 s částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina).

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

II.1.18. Vyjádření pana Ing. Milana Hůle
(ze dne 8. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky:

1. Posudek neřeší jednu z klíčových námitek občanů – obavy z dramatického nárůstu tranzitní dopravy vybudováním křižovatky mezi ulicemi navigátorů a Evropskou. Vybudováním křižovatky by způsobilo nárůst tranzitní dopravy v oblasti ulic U Silnice, Radčina, Mladčina, Častavina, čímž by došlo k dramatickému zhoršení podmínek života obyvatel. Proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina, není vysvětleno. Vybudování křižovatky považuji nadále za nesmyslné a naprosto nevhodné. Jako neadekvátní rovněž považuji spojovat vybudování křižovatky s projektem tramvajové trati, protože event. environmentální přínosy projektu budou znehodnoceny devastací životního prostředí zvýšenou tranzitní dopravou. Požaduji přepracování posudku a zejména přehodnocení záměru vybudování křižovatky ulic Evropská a Navigátorů v jakékoli podobě.
2. Autor posudku neřeší vliv dramatických změn, které jsou pro oblast plánovány. Jedním ze zásadních důvodů pro křižovatku považuji přípravu oblasti pro projekt tzv. superměsta (křižovatka má sloužit jako brána do superměsta). Proto je nezbytné, aby se autor posudku mnohem detailněji vypořádal s hrozbami budoucích projektů relevantních pro oblast (posudek např. neřeší plánovanou výstavbu obchodního centra v prostoru Drnovská, Evropská včetně parkoviště s 340 místy). Požaduji přepracovat posudek a detailně se vypořádat se všemi relevantními vlivy na životní prostředí v oblasti.
3. Neprůjezdná nebo jednosměrná Vlastina v úseku Evropská - U Silnice – není dostatečným způsobem vysvětlen důvod a prozkoumány vlivy tohoto kroku na změny v dopravě v oblasti (je více než podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina a dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti. Pohledem na situaci je jasné, že jde pouze o přesun stávajícího křížení ulic Vlastina - Evropská z „náměstíčka“ do klidové oblasti o cca 1 km výše směrem na letiště na místo nově plánované křižovatky ulic Evropská - Navigátorů.

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

ad 1. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy bylo zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

Pokud se jedná o ulici Vlastina, na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.

Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždování spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného

zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

- ad 2. Vyjádření není korektní, popřípadě se jedná o nedorozumění, neboť v posudku je v předmětné věci uvedeno následující: „V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry, která byla i předmětem vyjádření obdržných k dokumentaci, se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).“.

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry v zájmovém území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou v řadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

- ad 3. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad 1. tohoto vypořádání vyjádření.

II.1.19. Vyjádření paní Barbory Humení a pana Romana Humení
(ze dne 5. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Podáváme nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky:

1. Úbytek parkovacích míst.
2. Zvýšená hlučnost v klidné oblasti.
3. Vysoké finanční náklady (zamezte zbytečnému utrácení peněz za „něco“ o co lidé, občané, voliči vůbec nestojí!).

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

- ad 1. Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.
- ad 2. Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. Vlivy výhledového dopravního režimu v přílehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).
- ad 3. Vzhledem k tomu, že posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nehodnotí finanční náklady záměru, je vyjádření ponecháno bez dalšího komentáře.

II.1.20. Vyjádření pana Josefa Jůzy
(ze dne 17. 11. 2014 a ze dne 15. 1. 2015)

Podstata vyjádření

a) Výhrady k vypořádání připomínek k dokumentaci:

1. Zdůvodnění umístění autobusových zastávek Ciolkovského a Sídliště Na Dědině v jízdním pruhu se nijak nesnaží vyvracet existenci negativních vlivů, které jsem uváděl (nadbytečné zastavování a rozjíždění dalších motorových vozidel se zvýšením hluku a emisí, zdržení ostatních účastníků silničního provozu, omezení možnosti řidičů autobusů čekat na odjezd podle jízdního řádu, v případě čekání na odjezd vytrubování řidiči čekajících vozidel) ani je nekomentuje.

Nesouhlasím s vypořádáním připomínky, protože se nezabývá věcnými důvody proti zastávce v jízdním pruhu, pouze se místo toho odkazuje na normu, která ve skutečnosti zastávky v jízdním pruhu před sdruženými neupřednostňuje. Trvám na požadavku zastávek sdružených pro tramvaje i autobusy a v délce minimálně 55 m v souladu s Manuálem veřejných prostranství hl. m. Prahy.

Námítka proti zastávkám autobusů v jízdních pružích je vypořádána tak, že s věcnými argumenty autor posudku nijak nepolemizuje, pouze odkazuje na normu (tedy dokument v současnosti veřejnosti omezeně dostupný kvůli zpoplatňování) bez citace ustanovení, které by zastávku v jízdních pružích upřednostňovalo před sdruženou zastávkou. Při nahlédnutí do normy jsem však zjistil, že ta zastávku v jízdním pruhu oproti sdružené na žádném typu komunikace neupřednostňuje. Připomínku tedy považuji za nevypořádanou a upozorňuji, že kvůli nedostatečnému vypořádání připomínek a hodnocení vlivů bylo nedávno zrušeno ministerstvem stanovisko EIA k letišti (Vodochody) nebo soudem v zásadách územního rozvoje Středočeského kraje koridor pro dálnici 03.

2. Ve vztahu k uzlu Divoká Šárka – nezastavování v místech styku linek vede k nutnosti zbytečně delšího cestování městskou dopravou zpět nebo kupředu na místo přestupu, popřípadě delší trasou přes přetížené centrum města do konečného cíle cesty. Podle ČSN 73 6425-2 (článku 5.4.1.) by v místě přestupních uzlů měly být zastávky zřízeny. Nezbyvá, než abych ve zpřesněné podobě opakoval požadavek, aby řešení zastávek v Divoké Šárce umožnilo i přestup z autobusových linek ze směrů Kladno, Slaný, Louny, Most a Chomutov na MHD zejména na tangenciální linky ve směru do staré Ruzyně a Řep, ale i na zastávkové linky MHD dále do centra a na Petřiny, i v opačném směru (požadavek zahrnuje dostatečnou kapacitu zastávek).

Odkazem na normu ale autor posudku upoutal pozornost na to, že se i podle ní mají zřizovat přestupní zastávky na místech styku nebo křížení přepravních proudů. Ostatně zní to logicky a není to snad potřeba dokazovat, podobně jako skutečnost, že nezřízení zastávek v takových místech vyvolává jinak zbytečné další cesty po městě zpět na potenciálního přestupu nebo oklikou. Od stanice metra Veleslavín zmíněné ve vypořádání bude v tangenciální směru spojení metrem jen dvě stanice a není z něj přímý přestup na hlavní radiální tratě Bělohorskou a Plzeňskou ulicí ani linku B metra, na většinu míst by byl nutný další přestup. Nelze je proto považovat za plnohodnotné. Jediným plnohodnotným uzlem dostupným při příjezdu z R7 bez citelného prodloužení jízdní doby je právě jen Divoká Šárka. Ve vypořádání se připomíná, že bude i nadále zajištěn přestup ze všech vnějších autobusových linek na linku 119, ale ta jede souběžně s nimi. Nezajištění možnosti přestupu v hlavním místě styku s tangenciálními linkami MHD v Divoké Šárce by tedy výrazně poškodilo spojení z vnějších oblastí do západní části Prahy.

Ještě doplním k údajné nemožnosti umístit zastávku meziměstských autobusů v Divoké Šárce blíže tangenciálním linkám než u hřbitova: Směrem z centra se mi jeví použitelné místo hned u křižovatky s Vlastinou na místě roští, pod kterým objekt Pražské plynárenské vypadající jako malá čerpací stanice, tedy na kraji pozemku 1087/1, patřícího naneštěstí firmě McDonald ČR (jinými slovy, v prodloužení odbočovacího pruhu k McDonalds, který ostatně zkrátil původní zastávkový prostor). Odtud by nebylo daleko na sdružené zastávky MHD, kde by měly snad stávat i tangenciální linky.

- b) Ačkoli považuji za prospěšné a žádoucí prodloužení tramvajové trati přes sídliště Na Dědině, popsané řešení uspokojivě neřeší zatížení vedlejších ulic, nadto vinou nevhodného řešení zastávek převažují oproti současnému stavu zhoršení dopravy nad

přínosy trati. Bez nápravy, mimo jiné úpravou zastávek podle výše uvedených bodů by bylo přijatelnější záměr nerealizovat.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým připomínkám se na základě vyžádaných údajů a v návaznosti na vypořádání vyjádření k dokumentaci uvádí následující.

1. ČSN 73 6422-1 v kapitole 6.1.1 odst. b) výslovně uvádí, že v intravilánu se bez ohledu na kapacitu komunikace upřednostňuje zastávka v jízdním pruhu. Lze ovšem souhlasit s tím, že to nemůže být jediný argument pro navržené řešení (čemuž odpovídá i formulace v uvedené ČSN, že toto řešení upřednostňuje). Stejně tak Manuál veřejného prostoru sdruženou zastávku „doporučuje“. Navržené řešení závisí tedy především na zvážení všech pro a proti v konkrétním místě. I přes uváděné protiargumenty ve vyjádření se však zastávka v jízdním pruhu jeví v daném případě jako výhodnější, a to zejména proto, že většina uváděných negativ má i sdružená zastávka. Řešení zastávek bude dále upřesněno v rámci další přípravy záměru v dokumentaci záměru pro územní řízení.

Zastávka v jízdním pruhu:

- Zastávka autobusu v jízdním pruhu nejlépe preferuje MHD oproti automobilům. Důsledkem preference je samozřejmě omezování a zpomalování automobilů, což je účel většiny dopravně regulačních opatření ve městech. Díky tomuto omezení se stane ulice Vlastina méně atraktivní pro tranzitní dopravu.
- Nejedná se o zastávku určenou pro vyrovnaní odchylek z jízdního řádu.
- Autobus nemusí najíždět na tramvajové těleso před zastávkou. Při najíždění na tramvajové těleso musí autobus dávat přednost tramvajím při rozhledových poměrech zajištěných pouze zpětným zrcátkem. Najíždění na tramvajové těleso je nekomfortní pro cestující.
- Autobus nemusí sjíždět z tramvajového tělesa a nemusí si vyžadovat přednost před vozidly v jízdním pruhu.
- Komfort cestujících při vystupování z autobusu přímo na chodník. U většiny cestujících se nepředpokládá přestup mezi tramvají a autobusem.
- Vyšší bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Z hlediska bezpečnosti dopravy se pro všechny účastníky jedná o jednoznačnou a srozumitelnou dopravní situaci.

Sdružená zastávka:

- Výhodnější přestupní vazba.
- Vzájemné zdržování autobusových a tramvajových linek.
- Cestující jsou nuceni přecházet vozovku, větší riziko střetu chodce s automobilem a zároveň zdržování automobilové dopravy.
- Autobusy musí najíždět na tramvajové těleso (nevýhody jsou uvedeny výše).
- Sjíždění autobusu z tramvajového tělesa je z hlediska dopravní bezpečnosti rizikový manévr. Z hlediska preference MHD by bylo vhodné vyznačit přednost sjíždějícího autobusu, což je v praxi nevýhodné řešení, protože zcela neodpovídá psychologické přednosti a přednost je proto často nerespektována. Bezpečnější řešení je neupřednostňovat autobus při

sjezdu z tramvajového tělesa, ale potom je zvýhodněna individuální automobilová doprava.

- K zastavování automobilů bude také docházet (při přecházení chodců a při sjíždění autobusu) tak jako u zastávky v jízdním pruhu, avšak navíc nastane výrazně větší množství nepředvídatelných kolizních situací).

Ve vztahu k výše uvedeným charakteristikám týkajícím se zastávky v jízdním pruhu a sdružené zastávky nebylo v posudku ani reagováno na aspekt životního prostředí, neboť vyhodnocení, resp. porovnání, vlivů na životní prostředí by v těchto případech bylo velmi problematické, spíše spekulativní).

2. V zastávce Divoká Šárka se předpokládá zastavování autobusů MHD. Dizkuze se ze strany Regionálního organizátora pražské integrované dopravy vedou u stanicování meziměstských autobusů, které nejsou integrovány v pražské integrované dopravě.

Autobusové linky ze směru od Chomutova, Slaného a Loun v současnosti využívají zastávku Dědina a dále jsou ukončeny buď u stanice metra Dejvická nebo na Florenci. V zastávce Divoká Šárka zastavují autobusové linky ze směru od Kladna (A22, A23, A55, A56 a A57).

Prostorové podmínky neumožňují navrhnout delší zastávku tramvaje Divoká Šárka, stejně tak neumožňují vytvořit poblíž samostatnou autobusovou zastávku. Na jaře roku 2015 bude zprovozněna stanice metra Veleslavín. Proto je v současnosti předpokládán přestup z příměstských a městských autobusových linek na kolejovou dopravu v nové stanici metra Veleslavín.

Linky A22, A23 a A56 budou mít zajištěnou také přestupní vazbu na tangenciální autobusovou linku 179 v autobusových zastávkách Letiště Václava Havla, U hangáru, Terminál 3, K letišti a na linku 119 všechny vnější autobusové linky v zastávce Dědina.

Vytipované místo na autobusovou zastávku na pozemku č. 1087/1 nelze pro zastávku využít, protože nelze zřízovat zastávku v prostoru křižovatky.

Které autobusové linky budou nakonec zastavovat v zastávce Divoká Šárka bude dále upřesňováno Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy ve spolupráci s městskou částí a provozovateli autobusové dopravy. V principu budou upřednostněny linky MHD a PID. Ve směru do centra je stanicování meziměstských a mezinárodních autobusových linek spíš možné, protože cestující z autobusu vystupují a nedochází tak ke zdržení při odbavování jízdních dokladů.

- ad b) Vzhledem k tomu, že dopravně inženýrské podklady byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy), lze údaje o intenzitách dopravy považovat za oficiální.

Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení

provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

II.1.21. Vyjádření paní Ing. Věry Koutníkové a paní Ing. Dagmar Lingerové
(ze dne 5. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Po seznámení s projektovou dokumentací na Metroprojektu podporujeme projektovou variantu 2, která řeší připomínky a návrhy většiny občanů sídliště Dědina (tato varianta řeší oboustrannou průjezdnost automobilů a autobusů v úseku ulic Vlastina – U Silnice – Evropská). Automobilová stání budou dle informací řešena s výstavbou tramvajové trati. Zásadně nesouhlasíme s návrhem nástavby nad stávajícím stání. Je třeba vzít v úvahu i budoucí dostavbu sídliště Dědina.

Vypořádání vyjádření

Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.

Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánu, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždování spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou.

Ve vztahu k průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. (vyjádření obdržených k oznámení záměru) byly v dokumentaci předloženy dvě varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích (varianta 1 s úplným zneprůjezdněním ulice Vlastina a varianta 2 s částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina).

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region,

a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných). Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry v zájmovém území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou v řadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

II.1.22. Vyjádření pana Mgr. Jana Rybáře, PhD., MLitt
(ze dne 5. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky:

1. Posudek se nezabývá většinou klíčových bodů, na které poukazovali občané.
 - i. Zavržení tranzitní dopravy do oblasti – to posudek neřeší a bagatelizuje zjevná fakta.
 - ii. Zásadní dopady, které budou mít na životní prostředí změny v dopravní situaci související s novou křižovatkou otevírající přístup pro nové developerské projekty – to posudek neřeší a jeho nepřímým závěrem je, že výstavby čtvrtí pro výhledově 15 000 lidí nezvýší dopravní zátěž v oblasti.
 - iii. Obecné obavy občanů, že projekt nedostatečně reflektuje jejich touhu zachovat kvalitu života v oblasti – to posudek neřeší, nebere např. v potaz, že rušení parkovacích míst bude znamenat zvýšení pohybu vozidel v oblasti při hledání parkovacích míst).
 - iv. Parkování na sídlišti Dědina – to posudek řeší, avšak některé klíčové oblasti ponechává otevřené.Klíčovým nedostatkem posudku tedy je, že nenaplnuje svůj smysl: posoudit reálně a nezaujatě, jaké dopady bude projekt mít na život místních občanů.
2. Posudek bez odkazu na předlohu doslova přejímá klíčovou pasáž z dokumentace (je uveden text na str. 10 dokumentace a textu na str. 24 posudku).
3. Posudek odmítá vzít v potaz připravované developerské projekty.
4. Není uspokojivě řešena koncepčnost celého projektu (proč je třeba budovat tramvaj a především proč není možné zachovat obousměrný provoz v ulici Vlastina).
5. Návrh stanoviska neobsahuje některé klíčové požadavky občanů i dalších subjektů (budování parkovacích kapacit, zklidnění dopravy v těsné blízkosti zón se změnou dopravních režimů).

b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům má posudek velmi zásadní a nezpochybnitelné nedostatky, které je nutné dopracovat tak, aby lépe odrážel smysl a literu zákona a především zájmy občanů.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

1. Pokud jde o klíčové body, na které poukazovali občané:
 - i. Jedná se o nedorozumění, resp. o vytržení textu uvedeného v posudku z kontextu. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy. Odstavec týkající se předmětné problematiky totiž začíná textem: *„Pokud se jedná o obavu z tranzitní dopravy, může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská).“*. Teprve potom je uveden kritizovaný text z dokumentace, který byl použit jako argumentace v rámci úvodu dokumentace při vypořádání vyjádření obdržených k oznámení záměru (zákon č. 100/2001 Sb. nezakazuje zpracovateli posudku používat text uvedený v dokumentaci, naopak používání textu z dokumentace je běžné, např. i při stanovení podmínek návrhu stanoviska). Dále je v posudku kromě jiného uvedeno (a to právě ve vztahu k připuštění obav z tranzitní dopravy), že pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic) s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.
 - ii. Vyjádření není korektní, popřípadě se jedná o nedorozumění, neboť v posudku je v předmětné věci uvedeno následující: *„V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry, která byla i předmětem vyjádření obdržených k dokumentaci, se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválená dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen*

hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).“.

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry v zájmovém území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou v řadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

- iii. Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

- iv. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodech ad a) 1. i., ii. a iii. tohoto vypořádání s tím, že dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzováním záměrem. Posudek ocenil dokumentaci v dané etapě přípravy záměru jako dostačující k možnosti posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, formulovat návrh stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, a ukončit posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 1. i. tohoto vypořádání vyjádření.
3. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 1. ii. tohoto vypořádání vyjádření.
4. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru uvádí, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Na základě vyžádaných údajů se dále uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.

Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská

a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánu, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždování spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou.

Ve vztahu k průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. (vyjádření obdržení k oznámení záměru) byly v dokumentaci předloženy dvě varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích (varianta 1 s úplným zneprůjezdněním ulice Vlastina a varianta 2 s částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina).

5. Relevantní opatření týkající se prevence a omezení potenciálních nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (včetně opatření týkajících se náhrady parkovacích stání a zamezení dopravnímu tranzitu nevyšších intenzitách) jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

ad b) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzováním záměrem. Posudek byl zpracován v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 100/2001 Sb. a v rámci návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, stanovil podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

II.1.23. Vyjádření pana Martina Šimáčka (ze dne 4. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky.

1. Vedení tramvajové linky je v této lokalitě zbytečné a navíc nevhodné vzhledem k charakteru čtvrti (MHD je zajištěna autobusy).
2. Vedení tramvajové linky naruší výstavbou i provozem komfort bydlení mnoha obyvatel (hluk, zvýšení provozu, změny v dopravě).
3. Nouzové vyřešení automobilové dopravy jednosměrkami dopravu výrazně zkomplikuje a pro obyvatele bude neúnosné (komplikuje a prodlužuje cestu domů, dále zvyšuje dopravní zátěž).
4. Pro obyvatele se výrazně sníží komfort bydlení (domy byly stavěny tak, aby byla odcloněna hlučnost ulice Evropská a byly tedy otevřeny obytnými částmi do klidné lokality směrem k ulici Vlastina).
5. Záměr dále naruší dopravní přístupnost ulic pro sanitní vozy, hasiče a popeláře a zkomplikuje možnost parkování pro stávající obyvatele.
6. Zvýšení nepořádku a špíny oproti současnému stavu.

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

- ad 1. Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.
- ad 2. Z údajů uvedených v dokumentaci, resp. akustické studii, vyplývá, že v ulici Vlastina dojde ve většině výpočtových bodů ve sledovaných letech 2016 a 2020 k poklesu celkové hlukové zátěže, a to vlivem poklesu automobilové zátěže, protihlukových opatření - položení nízkohlučného asfaltu, změn dispozic silničních úseků (příslušné údaje jsou podrobně uvedeny v akustické studii v Tab. 14., resp. Tab. 16.). Přitom v řadě výpočtových bodů je pokles hlukové zátěže výrazný. Pro úplnost se dále uvádí, že v několika výpočtových bodech, byl zaznamenán nárůst hlukové zátěže, avšak v žádném z těchto výpočtových bodů nedojde k překročení hygienických limitů hluku.
- Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).
- Z modelového hodnocení kvality ovzduší vyplývá, že v letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace záměru ani v jedné ze dvou posuzovaných variant výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích k překročení limitních hodnot průměrných ročních koncentrací sledovaných znečišťujících látek v žádném referenčním bodě. V obou variantách dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě, pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže (cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území).
- ad 3. Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.
- Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním

záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Zhodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

- ad 4. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad 2. tohoto vypořádání vyjádření.
- ad 5. Pro vozidla integrovaného záchranného systému zůstane ulice Vlastina průjezdná v obou variantách. Přístupnost okolních ulic se nezhorší. Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.
- ad 6. Pokud jde o etapu provozu, nelze při standardní údržbě a čištění komunikací předpokládat zvýšení nepořádku a špíny oproti současnému stavu. V případě etapy výstavby je pak třeba tomuto aspektu věnovat zvýšenou pozornost, a to dodržováním organizačních a technických opatření stanovených v rámci plánu organizace výstavby. Relevantní opatření týkající se omezení vlivů v etapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

II.1.24. Vyjádření paní PhDr. Milany Šimáčkové
(ze dne 3. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky.

1. Vedení tramvajové linky je v této lokalitě zbytečné a navíc nevhodné vzhledem k charakteru čtvrti (MHD je zajištěna autobusy).
2. Vedení tramvajové linky naruší výstavbou i provozem komfort bydlení mnoha obyvatel (hluk, změny v dopravě).
3. Nouzové vyřešení automobilové dopravy jednosměrkami dopravu výrazně zkomplikuje a pro obyvatele bude neúnosné.
4. Pro obyvatele se výrazně sníží komfort bydlení (domy byly stavěny tak, aby byla odcloněna hlučnost ulice Evropská a byly tedy otevřeny obytnými částmi do klidné lokality směrem k ulici Vlastina).
5. Záměr dále naruší dopravní přístupnost ulic pro sanitní vozy, hasiče a popeláře a zkomplikuje možnost parkování pro stávající obyvatele.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením pana Martina Šimáčka, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření pana Martina Šimáčka.

II.1.25. Vyjádření pana Ing. Jaroslava Štroša (ze dne 5. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky.

1. Vzhledem k provozu tramvají se výrazně zvyšuje riziko dopravní nehody při střetu tramvaje s chodci (princip přednosti tramvaje před chodci). To má zásadní vliv na zhoršení životního prostředí, tedy nahrazení prvku s vyšším bezpečnostním standardem pro občany prvkem s bezpečnostním standardem nižším.
2. Pokud projekt nevyhovuje kritériu náhrady zeleně, tak jednoznačně má vliv na zhoršení životního prostředí (do posuzované lokality nelze vysadit adekvátní náhradu zeleně v hodnotě kácených dřevin).
3. Stavba je proti zájmu občanů z následujících věcných důvodů.
 - i. Stavba je stavebně velkým kompromisem (odkazuje se na zdůvodnění úplného nebo částečného nezprůjezdnění ulice Vlastina), aby byla vůbec uskutečnitelná její základní funkce, tedy zřízena tramvajová trasa (např. „nelze zajistit preference MHD“ – ta je ovšem ve stávajícím stavu zajištěna!). Proč takto krkolomnou stavu vůbec realizovat?
 - ii. Nevýhody a nedostatky dokumentace:
 - Nekorektní výpočet snížení parkovacích stání.
 - Investice „parkovací dům“ bude pravděpodobně komerční projekt – pro rezidenty to znamená další náklady.
 - Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nepředpokládá provozování noční tramvajové linky – to tedy znamená, že se na sídliště Na Dědině v nočních hodinách nedostanu?
 - V době výstavby je nutné očekávat zhoršení kvality ovzduší a zvýšení hlučnosti cca 2 roky – to není bezvýznamné pro obyvatele.
 - „Změna v intenzitách dopravy bude poměrně malá“. Tato věta je zjevně nepravda. Pokud bude narušen přirozený dopravní trojúhelník, tak takový zásah výrazně dopravu ovlivní.
 - V případě dalšího sledování varianty 2 mají být záležitosti týkající se cyklistické dopravy doloženy v rámci dokumentace záměru pro územní řízení s tím, že samostatné oboustranné cyklopruhy však bude pravděpodobně problém umístit z prostorových důvodů – kde jinde by se v případě nových projektů mělo uvažovat o cyklostezkách než v lokalitě Divoké Šárky.
 - V materiálu se uvádí, že podmínky, které zohledňovaly požadavky odboru rozvoje a financování dopravy Magistrátu hl. m. Prahy nedopatřením vypadly při kompletaci dokumentace z části D.IV. dokumentace – taková dokumentace je potom ovšem silně nedůvěryhodná.

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

- ad 1. Tramvaje vykazují podle statistik cca 10-x menší počet střetů s chodci oproti autobusům. Přednost chodců na přechodu není bezpečnostním prvkem. Naopak po zavedení přednosti na přechodu se zvýšil počet střetů chodců s automobily (jedná se spíše o způsob preference chodců oproti automobilům a zvýšení komfortu pěších).

ad 2. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že vlivu na dřeviny rostoucí mimo les byla v dokumentaci věnována adekvátní pozornost (součástí dokumentace je dendrologický průzkum včetně sadových úprav).

V posudku pak bylo konstatováno, že v rámci další přípravy záměru je třeba se orientovat na minimalizaci kácení dřevin rostoucích mimo les (včetně řádné ochrany příslušných dřevin v etapě výstavby) a maximální kompenzaci kácené zeleně, a to v dohodě s Městskou částí Praha 6. Relevantní opatření týkající se zeleně jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

ad 3. K jednotlivým věcným důvodům.

i. Mezi klady zavedení tramvaje patří přímé spojení dále než jen k metru Nádraží Veveřská, příznivější provoz z hlediska čistoty ovzduší, dopravně preferované a tím i rychlejší spojení a vyšší počet uživatelů veřejné dopravy s omezením růstu počtu automobilů v místě zavedení tramvaje.

ii. Pokud se jedná o nevýhody a nedostatky dokumentace.

- V posudku bylo uvedeno, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel a že proto může docházet k rozdílům ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání.

Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

- V současné době nejsou známy příslušné údaje týkající se provozu náhradních parkovacích stání. Na veřejném projednání však bylo z úrovně Městské části Praha 6 uvedeno, že orientace na bezplatná parkovací stání není reálná, ale že lze uvažovat se zvýhodněním pro rezidenty zájmového území.
- Noční provoz tramvajové linky v novém úseku není uvažován, protože Regionální organizátor pražské integrované dopravy její provozování po prodloužení tramvajové trati neplánuje. Obsluha lokality bude zajištěna autobusovou linkou 510, která zajistí přímou vazbu do centra města a dále na letiště. V zastávce Divoká Šárka bude přestupní vazba na noční tramvajovou linku.
- Relevantní opatření týkající se ochrany životního prostředí a veřejného zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.
- Vzhledem k tomu, že dopravně inženýrské podklady byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy), lze údaje o intenzitách dopravy považovat za oficiální.
- V dané etapě přípravy záměru není problematika vedení cyklistů zcela dořešena. Bude proto řešena v rámci dokumentace záměru pro územní

řízení (způsoby vedení cyklistů jsou různé, ne vždy se musí jednat o samostatný cyklopruh).

- Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že předmětná záležitost nemohla v žádném případě ovlivnit hodnocení vlivů provedené v dokumentaci.

Relevantní opatření týkající se požadavků odboru rozvoje a financování dopravy Magistrátu hl. m. Prahy jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

II.1.26. Vyjádření paní Jany Villarroelové (bez uvedení data vyjádření)

Podstata vyjádření

- a) Rozhodně ani má rodina, ani žádný z majitelů bytů v našem domě, se kterými jsem mluvila, nesouhlasíme se záměrem. Náš dům v ulici Vlastina se vybudováním tramvaje pod okny a následným zesílením provozu kolem objektu stane neobyvatelným, už v současnosti je větrání a užívání společné zahrádky ve vnitrobloku dětmi značně problematické (na straně jedné plně „dostačuje“ ulice Evropská a na straně druhé ve vnitrobloku hojně využívaný zahradní krb sousední vilky).
- b) Vzhledem k dosud nejasným developerským projektům v Liboci je záměr předčasný a v současné době nepotřebný (stačilo by přidat pár autobusových spojů na lince 128 a nemusí se devastovat nádherná ulice Vlastina a tisíce lidí ohrožovat hlukem, smogem a ničit tak jejich zdraví).

Vypořádání vyjádření

- ad a) Z údajů uvedených v dokumentaci, resp. akustické studii, vyplývá, že v ulici Vlastina dojde ve většině výpočtových bodů ve sledovaných letech 2016 a 2020 k poklesu celkové hlukové zátěže, a to vlivem poklesu automobilové zátěže, protihlukových opatření - položení nízkohlučného asfaltu, změn dispozic silničních úseků (příslušné údaje jsou podrobně uvedeny v akustické studii v Tab. 14., resp. Tab. 16.). Přitom v řadě výpočtových bodů je pokles hlukové zátěže výrazný. Pro úplnost se dále uvádí, že v několika výpočtových bodech, byl zaznamenán nárůst hlukové zátěže, avšak v žádném z těchto výpočtových bodů nedojde k překročení hygienických limitů hluku.

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).

Z modelového hodnocení kvality ovzduší vyplývá, že v letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace záměru ani v jedné ze dvou posuzovaných variant výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích k překročení limitních hodnot průměrných ročních koncentrací sledovaných znečišťujících látek v žádném referenčním bodě. V obou variantách dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě, pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst

imisní zátěže (cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území).

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

- ad b) Ve vztahu k záležitostem týkající se potřeby záměru je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

II. 2. Vypořádání připomínek uplatněných na veřejném projednání

Na veřejném projednání nebyly z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví uplatněny připomínky související s posuzovaným záměrem, které by vybočovaly z rámce písemných vyjádření obdržených k dokumentaci a posudku.

III. NÁVRH STANOVISKA K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

S ohledem na obsah obdržených písemných vyjádření k posudku a průběh veřejného projednání se navrhuje následující úpravy návrhu souhlasného stanoviska uvedeného v posudku s tím, že se zároveň doporučují i úpravy návrhu stanoviska, které vyplývají z průběhu procesu posuzování po zpracování posudku.

Úpravy návrhu stanoviska jsou v následujícím textu stanoviska vyznačeny **červeným** písmem. V textu návrhu stanoviska je třeba dále doplnit příslušné údaje v místech označených jako

HLAVNÍ MĚSTO PRAHA
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

SZn.

Vyřizuje / telefon / e-mail
Ing. Novotný/236004278/
tomas.novotny@praha.eu

Datum

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí),
ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon)

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1. Název záměru

Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská

Kód záměru: PHA876 (Informační systém EIA - www.cenia.cz/eia)

2. Kapacita (rozsah) záměru

Výstavba nové dvoukolejné tramvajové trati o délce cca 2 100 m (od km 5,200 do km 7,070, kde bude navazovat nová tramvajová smyčka) a rekonstrukce tramvajové trati o délce cca 270 m (od km 4,934 do km 5,200).

Nová tramvajová trať začíná v ulici Evropská za vjezdovou výhybkou do smyčky Divoká Šárka, pokračuje ulicí Vlastina a dále podél ulice Drnovská a končí jednokolejným obracíštěm s jednou předjízdou kolejí u křižovatky ulic Drnovská a Dědinská.

Rekonstrukce tramvajové trati v ulici Evropská začíná od křižovatky ulic Evropská a Za Vokovickou vozovnou a končí za vjezdovou výhybkou do smyčky Divoká Šárka.

Součástí záměru je i realizace související infrastruktury.

Na trati je pět párů zastávek s pracovními názvy Divoká Šárka, Vlastina, Sídliště Na Dědině, Ciolkovského a Dědinská. Délka zastávek Divoká Šárka a Dědinská je 67 m, délka ostatních zastávek je 35 m.

3. Umístění záměru

kraj: Hlavní město Praha
obec: Hlavní město Praha
městská část: Praha 9
katastrální území: Ruzyně, Liboc, Veleslavín, Vokovice

4. Obchodní firma oznamovatele

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

5. IČ oznamovatele

00005886

6. Sídlo oznamovatele

Sokolovská 217/42
190 22 Praha 9

II. PRŮBĚH POSUZOVÁNÍ

1. Oznámení

Oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ zpracovala v červnu 2013 společnost PUDIS a.s.

Oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ bylo předloženo příslušnému úřadu dne

2. Dokumentace

Dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí zpracoval v březnu 2014 Mgr. Radek Jaroš (autorizace udělená rozhodnutím MŽP č.j.: 112632 /ENV/10 ze dne 7. 1. 2011).

Dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí byla předložena příslušnému úřadu dne

3. Posudek

Posudek o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí zpracoval v říjnu 2014 Ing. Václav Obluk (osvědčení odborné způsobilosti pro posuzování vlivů na životní prostředí č.j.: 19739/2338/OPVŽP/98 ze dne 16. 12. 1998, resp. autorizace, která byla prodloužena rozhodnutím MŽP č.j.: 50209/ENV/11 ze dne 29. 6. 2011).

Posudek o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí byl předložen příslušnému úřadu dne

4. Veřejné projednání

Veřejné projednání se konalo dne 15. 1. 2015 od 15.30 hod. v sále Základní školy Dědina, Žukovského 580/6, Praha 6 a proběhlo v souladu s § 17 zákona a s § 4 vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Průběh a výsledky veřejného projednání jsou uvedeny v zápisu z veřejného projednání SZn. ze dne

5. Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Proces posuzování vlivů proběhl v souladu s příslušnými ustanoveními zákona a vyhlášky č. 457/2001 Sb., o odborné způsobilosti a o úpravě některých dalších otázek souvisejících s posuzováním vlivů na životní prostředí.

Vlivy záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a veřejné zdraví byly posouzeny ze všech podstatných hledisek.

Vyjádření obdržená k oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ byla překonána dokumentací vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a vyjádřeními obdrženími k dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí. V rámci posuzování vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a veřejné zdraví byla k dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a k posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí obdržena kromě vyjádření dotčených územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů rovněž vyjádření spolků, společenství vlastníků jednotek a veřejnosti. Přehled subjektů, od nichž bylo obdrženo vyjádření k dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a k posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí je uveden v následujícím bodě 6. tohoto stanoviska.

Na veřejném projednání

Podrobněji jsou výsledky veřejného projednání specifikovány v zápisu z veřejného projednání SZn. ze dne

6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

hl. m. Praha

(vyjádření k dokumentaci č.j.: MHMP 693542/2014 ze dne 9. 6. 2014 a vyjádření k posudku č.j.: MHMP 1754030/2014 ze dne 16. 12. 2014)

Městská část Praha 6

(vyjádření k dokumentaci č.j.: MČ P6 032774/2014 ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku č.j.: MČ P6 090118/2014 ze dne 8. 12. 2014)

Hygienická stanice hl. m. Prahy

(vyjádření k dokumentaci č.j.: HSHMP 17358/2014 ze dne 9. 5. 2014)

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Praha

(vyjádření k dokumentaci č.j.: ČIŽP/41/IPP/1312306.002/14/PVZ ze dne 25. 4. 2014 a vyjádření k posudku č.j.: ČIŽP/41/IPP/1312306.003/14/PVZ ze dne 24. 11. 2014)

Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí

(vyjádření k dokumentaci SZn.: S-MHMP-0834253/2013/3/OZP/VI ze dne 13. 5. 2014 a vyjádření k posudku SZn.: S-MHMP-0834253/2013/4/OZP/VI ze dne 28. 12. 2014)

Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče

(vyjádření k dokumentaci č.j.: S-MHMP 505985/2014/Rad ze dne 5. 5. 2014 a vyjádření k posudku č.j.: S-MHMP 1597445/2014/Rad ze dne 19. 11. 2014)

Magistrát hl. m. Prahy, odbor dopravních agend

(vyjádření k dokumentaci č.j.: S-MHMP 505993/2014/ODA-O4/Dů ze dne 14. 4. 2014 a vyjádření k posudku ze dne 8. 12. 2014)

Magistrát hl. m. Prahy, odbor rozvoje a financování dopravy

(vyjádření k dokumentaci č.j.: MHMP 506005/2014 ze dne 7. 5. 2014)

Výzkumný ústav rostlinné výroby, v.v.i.

(vyjádření k posudku zn.: SŘ/14/3692 ze dne 1. 12. 2014)

spolek Pražské ekologické centrum

(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku ze dne 15. 1. 2015)

spolek Spolek pro Divokou Šárku

(vyjádření k dokumentaci ze dne 6. 5. 2014 a vyjádření k posudku ze dne 8. 12. 2014)

spolek Dědina - Praha 6

(vyjádření k dokumentaci ze dne 9. 5. 2014 a vyjádření k posudku ze dne 5. 12. 2014)

společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha 6 - Liboc

(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014)

společenství vlastníků jednotek Společenství pro dům č.p. 654, k. ú. Liboc

(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014)

šest občanů

(vyjádření k posudku ze dne 15. 1. 2015)

pan Petr Bechyně

(vyjádření k posudku ze dne 8. 12. 2014)

paní Daniela Bláhová (za většinu spoluobčanů sídlící na Dědině a dotčené části Liboce)

(vyjádření k posudku ze dne 5. 12. 2014)

paní Mgr. Johana Borovanská

(vyjádření k posudku ze dne 7. 12. 2014)

paní Zdeňka Bostlová

(vyjádření k dokumentaci ze dne 5. 5. 2014 a vyjádření k posudku ze dne 25. 1. 2015)

paní Nicole Bulantová

(vyjádření k dokumentaci ze dne 30. 4. 2014)

paní Markéta Cordier-Brinzeu

(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014)

pan Ing. Karel Dědina
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014)

paní Stanislava Dědinová
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014)

paní Ing. Dagmar Dragounová
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014)

pan Ing. Aleš Dryák
(vyjádření k dokumentaci ze dne 8. 5. 2014)

pan Ing. Petr Dyrč
(vyjádření k dokumentaci ze dne 9. 5. 2014)

pan Ing. Rudolf Helebrant
(vyjádření k dokumentaci ze dne 6. 5. 2014)

pana Josef Heřmánek
(vyjádření k posudku ze dne 7. 12. 2014)

pan Pavel Hollmann
(vyjádření k dokumentaci ze dne 5. 5. 2014)

paní Hana Honzáková
(vyjádření k posudku ze dne 11. 1. 2015)

pan Ing. Milan Hůle
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014 a vyjádření k posudku ze dne 8. 12. 2014)

paní Barbora Humení a pan Roman Humení
(vyjádření k dokumentaci ze dne 6. 5. 2014 a vyjádření k posudku ze dne 5. 12. 2014)

pan Petr Jareš
(vyjádření k dokumentaci ze dne 6. 5. 2014)

pan Josef Jůza
(vyjádření k dokumentaci ze dne 22. 4. 2014 a vyjádření k posudku ze dne 17. 11. 2014 a ze dne 15. 1. 2015)

pan Ing. Pavel Kot
(vyjádření k dokumentaci ze dne 5. 5. 2014)

paní Ing. Věra Koutníková a paní Ing. Dagmar Lingerová
(vyjádření k posudku ze dne 5. 12. 2014)

pan Ing. Zdeněk Kubík
(vyjádření k dokumentaci ze dne 3. 5. 2014)

pan Ing. Mgr. Oldřich Kužilek
(vyjádření k dokumentaci ze dne 9. 5. 2014)

pan Jan Malát
(vyjádření k dokumentaci ze dne 9. 5. 2014)

paní Mgr. Denisa Oulehlová, PhD.
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014)

paní MUDr. Jana Peichlová a pan Mgr. MUDr. Štěpán Peichl
(vyjádření k dokumentaci ze dne 9. 5. 2014)

paní Zuzana Piskáčková
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014)

pan Ing. Tomáš Podivínský
(vyjádření k dokumentaci ze dne 7. 5. 2014)

pan Mgr. Jan Rybář, PhD., MLitt
(vyjádření k dokumentaci ze dne 5. 5. 2014 a vyjádření k posudku ze dne 5. 5. 2014)

pan Ing. Zdeněk Schmid
(vyjádření k dokumentaci ze dne 6. 5. 2014)

paní Ing. Martina Sovjáková
(vyjádření k dokumentaci ze dne 8. 5. 2014)

paní PhDr. Marie Stanzelová
(vyjádření k dokumentaci ze dne 6. 5. 2014)

paní Eliška Šerhantová
(vyjádření k dokumentaci ze dne 9. 5. 2014)

pana Martin Šimáček
(vyjádření k posudku ze dne 4. 12. 2014)

paní PhDr. Milana Šimáčková
(vyjádření k posudku ze dne 3. 12. 2014)

paní PhDr. Blanka Šrámková a pan RNDr. Václav Šrámek
(vyjádření k dokumentaci ze dne 8. 5. 2014)

pan Ing. Jaroslav Štros
(vyjádření k posudku ze dne 5. 12. 2014)

pan Ing. Daniel Türk
(vyjádření k dokumentaci ze dne 4. 5. 2014)

paní Jan Villarroelová
(vyjádření k posudku bez uvedení data vyjádření)

pan Daniel Votápek
(vyjádření k dokumentaci ze dne 5. 5. 2014)

paní Ing. Jana Wünsche a pan Ing. Jiří Wünsche
(vyjádření k dokumentaci ze dne 8. 5. 2014 a ze dne 9. 5. 2014)

III. HODNOCENÍ ZÁMĚRU

1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Posuzovaný záměr při realizaci navržených opatření k ochraně životního prostředí prakticky neovlivní, resp. minimálně ovlivní, živočichy, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, klima, krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky a stav vibrací. Ovlivní sice rostliny (dřeviny rostoucí mimo les), ovzduší a akustickou situaci, avšak ovlivnění dřevin rostoucích mimo les je kompenzovatelné náhradními výsadbami a ovlivnění ovzduší a akustické situace je celkově přijatelné. Vlivy posuzovaného záměru na uvedené

složky a charakteristiky životního prostředí se tak promítají i do nevýznamného ovlivnění veřejného zdraví.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultujících z posuzování podle zákona jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí a veřejné zdraví shromážděných v rámci posuzování podle zákona je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je v případě posuzovaného záměru bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví přesahující hranice České republiky.

2. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Technické řešení záměru včetně řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je s ohledem na charakter záměru pro potřeby posouzení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno.

Detailnější řešení záměru se s ohledem na požadavky vyplývající z příslušných právních předpisů předpokládá v rámci další přípravy záměru pro příslušná následná správní řízení k povolení záměru, a to i na základě požadavků resultujících z posuzování podle zákona, které jsou v rámci tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí formulovány jako podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultující z posuzování podle zákona jsou specifikována jako podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí pro fázi přípravy, realizace a provozu. Jako zásadní je třeba považovat protihluková opatření, antivibrační opatření a opatření ke kompenzaci kácené zeleně.

4. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Stanovení pořadí variant řešení vlastního záměru, resp. umístění tramvajové trati (prostorového uspořádání tramvajové trati), je v daném případě bezpředmětné, neboť tento záměr byl v dokumentaci předložen jako invariantní.

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení

výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

5. Vypořádání vyjádření k oznámení, dokumentaci a k posudku

5.1. Vypořádání vyjádření k oznámení

K oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ bylo doručeno Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí celkem 45 vyjádření (2 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 6 vyjádření dotčených správních úřadů a dále 37 vyjádření ostatních subjektů – občanské sdružení Pražské ekologické centrum; společenství vlastníků jednotek Společenství pro dům č.p. 654, k.ú. Liboc; společenství vlastníků jednotek Společenství pro dům 854 Žukovského; družstvo Bytové družstvo Dědina I.; paní Ing. Adela Čejková; paní Ing. Zuzana Červená; pan Ing. Aleš Dryák; pan Ing. Petr Dyrč; paní Mgr. Kateřina Giedraitis a pan Francis Liam Giedraitis; pan Ing. Rudolf Helebrant; paní Klára Hoferková; paní Ing. Irena Holubová; pan Svatopluk Hrnčíř; pan Ing. Milan Hůle; pan Josef Jůza; paní Martina Kavánová a pan Mgr. Petr Kaván; paní Mgr. Milena Klučarová a pan Mgr. Martin Klučar; pan Ing. Martin Kramoliš; pan Ing. Mgr. Oldřich Kužilek; pan Petr Lešák; paní Jiřina Nedvědová, PharmD; paní Mgr. Denisa Oulehlová, PhD. a pan Filip Oulehle; paní Mgr. Jana Paulíčková; paní MUDr. Jana Peichlová a pan Mgr. MUDr. Štěpán Peichl; pan Mgr. Jan Rybář, PhD., MLitt; paní PhDr. Dana Saláková; paní Ing. Martina Sovjáková a pan Radoslav Sovják; paní PhDr. Blanka Šrámková a pan RNDr. Václav Šrámek; pan Ing. Jaroslav Šťastný; pan Josef Šulc; pan Ing. Martin Urban; pan Petr Vágner; paní Věra Wünschová; pan Ing. Jiří Wünsche; paní Radomila Zahradníčková a pan Vladimír Zahradníček; pan Radek Zechovský; pan Ing. Aleš Zikmund, paní Eva Zikmundová, paní Milena Zikmundová a paní Dominika Skalská).

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly zohledněny v závěru zjišťovacího řízení Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí (SZn.: S-MHMP-0834253/2013/OZP/VI/EIA/876-2/Nov ze dne 15. 11. 2013) a vzaty do úvahy při formulování tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

5.2. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí bylo doručeno Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí celkem 45 vyjádření (2 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 6 vyjádření dotčených správních úřadů a dále 37 vyjádření ostatních subjektů – spolek Pražské ekologické centrum; spolek Spolek pro Divokou Šárku; spolek Dědina - Praha 6; společenství vlastníků jednotek Společenství domu č.p. 646 Praha – Liboc; společenství vlastníků jednotek Společenství pro dům č.p. 654, k.ú. Liboc; paní Zdeňka Bostlová; paní Nicole Bulantová; paní Markéta Cordier-Brinzeu; pan Ing. Karel Dědina; paní Stanislava Dědinová; paní Ing. Dagmar Dragounová; pan Ing. Aleš Dryák; pan Ing. Petr Dyrč; pan Ing. Rudolf Helebrant; pan Pavel Hollmann; pan Ing. Milan Hůle; paní Barbora Humeni; pan Petr Jareš; pan Josef Jůza; pan Ing. Pavel Kot; pan Ing. Zdeněk Kubík; pan Ing. Mgr. Oldřich Kužilek; pan Jan Malát; paní Mgr. Denisa Oulehlová, PhD.; paní MUDr. Jana Peichlová a pan Mgr. MUDr. Štěpán Peichl; paní Zuzana Piskáčková; pan Ing. Tomáš Podivínský; pan Mgr. Jan Rybář, PhD.,

MLitt; pan Ing. Zdeněk Schmidt; paní Ing. Martina Sovjáková; paní PhDr. Marie Stanzelová; paní Eliška Šerhantová; paní PhDr. Blanka Šrámková a pan RNDr. Václav Šrámek; pan Ing. Daniel Türk; pan Daniel Votápek; paní Ing. Jana Wünsche a pan Ing. Jiří Wünsche - vyjádření ze dne 8. 5. 2014 a vyjádření ze dne 9. 5. 2014).

Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vypořádány v posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a vzaty do úvahy při formulování tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

5.3. Vypořádání vyjádření k posudku

K posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí bylo doručeno Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí celkem 27 vyjádření (2 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, 4 vyjádření dotčených správních úřadů a dále 21 vyjádření ostatních subjektů – Výzkumný ústav rostlinné výroby, v.v.i.; spolek Pražské ekologické centrum; spolek Spolek pro Divokou Šárku; spolek Dědina - Praha 6; šest občanů; pan Petr Bechyně; paní Daniela Bláhová - za většinu spoluobčanů sídlitě na Dědině a dotčené části Liboce; paní Mgr. Johana Borovanská; paní Zdeňka Bostlová; pan Josef Heřmánek; paní Hana Honzáková; pan Ing. Milan Hůle; paní Barbora Humení a pan Roman Humení; pan Josef Jůza - vyjádření ze dne 17. 11. 2014 a vyjádření ze dne 15. 1. 2015; paní Ing. Věra Koutníková a paní Ing. Dagmar Langerová; pan Mgr. Jan Rybář, PhD., MLitt; pan Martin Šimáček; paní PhDr. Milana Šimáčková; pan Ing. Jaroslav Štros; paní Jana Villarroelová).

Vyjádření byla v souladu se zákonem vypořádána zpracovatelem posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí (viz příloha tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí). Požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních a jejich vypořádání byly vzaty do úvahy při formulování tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí.

6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Na základě dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí, posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí, vyjádření k nim uplatněných a veřejného projednání vydává odbor životního prostředí Magistrátu hl. m. Prahy jako příslušný úřad podle § 23 odst. 13 písm. a) zákona v souladu s § 10 odst. 1 zákona následující stanovisko:

**Záměr „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“
je přijatelný z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví**

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí nebo opatření nutných k provedení záměru v příslušných správních nebo jiných řízeních, pokud nebudou do té doby splněny.

Doporučená varianta:

Invariantní řešení vlastního záměru, resp. umístění tramvajové trati (prostorového uspořádání tramvajové trati), popsané v dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí podle zákona při respektování příslušných níže uvedených podmínek, které jsou výsledkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jsou obě varianty prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude proto záležet na jiných než environmentálních kritériích (výběr varianty musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení).

Podmínky stanoviska:

a) podmínky pro fázi přípravy

- pro územní řízení

1. Další přípravu záměru řešit s ohledem na požadavky Městské části Praha 6 týkající se následujících záležitostí:
 - a) vedení tramvajové trati ulicí Vlastina od ulice U Silnice k ulici Drnovská;
 - b) doplnění vhodně vytipovaných přechodů či stavebně upravených míst pro přecházení v celém rozsahu stavby;
 - c) přeřešení a urbanizace prostoru stávajícího náměstí Evropská x Vlastina;
 - d) stromořadí podél ulice Drnovská;
 - e) alternativního ukončení trati jižním směrem;
 - f) koordinace záměru s transformací industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť;
 - g) koordinace s modernizací trati Praha – Kladno;
 - h) řešení zastávek, přechodu v úrovni ulice Drnovská a směrovosti komunikací.
2. V rámci další přípravy záměru projednat a zohlednit v maximální možné míře požadavky odboru rozvoje a financování dopravy Magistrátu hl. m. Prahy.
3. Provéřít nezbytnost zásahů do zeleně s cílem zachovat maximální množství stávajících dřevin, resp. omezit kácení dřevin pouze na nezbytně nutnou míru, zejména v případě hodnotných dřevin. Vytipovat stromy, které jsou v kolizi se stavbou a které bude možné přesadit na vhodná místa, přednostně co nejbližší lokality, kde rostou nyní. Aktualizovaný rozsah kácení dřevin stanovit s ohledem na požadavky hl. m. Prahy a Městské části Praha 6.
4. Ve vztahu k požadavku na omezení kácení dřevin pouze na nezbytně nutnou míru upřesnit rozsah ochrany jednotlivých stromů v etapě výstavby (v souladu s ČSN 93 9061

Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích).

5. Orientovat se na maximální kompenzaci kácené zeleně, precizovat a konkretizovat rozsah sadových úprav s ohledem na požadavky hl. m. Prahy a Městské části Praha 6 (rozsah kompenzační výsady v rámci sadových úprav projednat s Úřadem Městské části Praha 6).
6. V případě dalšího sledování varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích doložit řešení týkající se cyklistické dopravy.
7. S Výzkumným ústavem rostlinné výroby, v.v.i. dořešit odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu na pozemku parc. č. 1296/17.
8. V rámci další přípravy záměru iniciovat vyřešení náhrady úbytku parkovacích stání v zájmovém území v předstihu před výstavbou tramvajové trati tak, aby realizace tramvajové trati nebyla příčinou snížení počtu parkovacích stání ani v průběhu výstavby tramvajové trati, ani po její realizaci.

- pro stavební řízení

1. Respektovat všechna protihluková opatření navržená v akustické studii zpracované v rámci dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí.
2. V případě podstatných změn týkajících se zdrojů hluku v etapě výstavby, tj. změn oproti akustické studii pro etapu výstavby zpracované v rámci dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí, zajistit zpracování nové akustické studie pro etapu výstavby s orientací na konkrétní technická a organizační opatření tak, aby bylo zajištěno plnění hygienického limitu hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
3. Zajistit zpracování studie vibrací s návrhem antivibračních opatření na straně rezervy tak, aby bylo zajištěno splnění příslušných limitů vibrací, a to jak z hlediska vlivů vibrací na stavební objekty (dodržení normových hodnot rychlosti šíření vibrací podle ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva), tak i z hlediska vlivů vibrací na zdraví (dodržení hygienických limitů vibrací podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací).
4. Dořešit opatření týkající se bezpečnosti chodců a cyklistů.
5. Precizovat problematiku nakládání s odpady s důrazem na předcházení vzniku odpadů a přednostní využívání odpadů, upřesnit jednotlivé druhy a množství odpadů pro fázi výstavby a provozu a předpokládaný způsob jejich využití, resp. odstranění.
6. Specifikovat prostory pro shromažďování jednotlivých druhů odpadů, zejména kategorie nebezpečný, a případných závadných látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, a zabezpečit je z hlediska prevence úniku těchto látek.
7. Připravit návrh technické a biologické rekultivace pozemků dočasně zabraných výstavbou.
8. Zpracovat (v rámci plánu organizace výstavby) i soubor organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva, a to zejména se zaměřením na následující požadavky:
 - a) Precizovat návrh přepravních tras staveništní dopravy, které budou minimálně zatěžovat obytná území, a projednat je s Úřadem Městské části Praha 6, včetně opatření k maximálnímu omezení počtu jízd.
 - b) Stavební práce omezit pouze na denní dobu, a to na dobu od 07.00 hod. do 21.00 hod. s tím, že hlučné práce budou omezeny na dobu od 08.00 hod. do 17.00 hod.

- c) O víkendech a o svátcích provádět s ohledem na pohodu obyvatel pouze tiché stavební práce.
- d) Při výstavbě používat výhradně stroje a zařízení splňující limity stanovené v nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku, ve znění pozdějších předpisů.
- e) Stavební stroje a zařízení na stavbě volit v souladu s počty, hlukovými parametry a dobou nasazení, které byly stanoveny v akustické studii pro etapu výstavby zpracované v rámci dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí, popřípadě v aktualizované akustické studii pro etapu výstavby.
- f) Organizaci výstavby a používání stavebních strojů a mechanismů řešit tak, aby bylo zajištěno plnění hygienického limitu hluku ze stavební činnosti podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- g) Stabilní stavební stroje se zvýšenou hlučností a kompresory umísťovat do krytých přístřešků.
- h) Při výstavbě, především při fázi hlučných prací, dohodnout režim, kdy budou práce přerušeny alespoň 2-krát během dne cca na 15 – 30 minut, aby si mohli obyvatelé nejbližších okolních bytových objektů vyvětrat.
- i) Orientovat se na použití nákladních automobilů, stavebních strojů a mechanismů s nízkými emisemi znečišťujících látek do ovzduší (provádět pravidelné prohlídky a seřizování motorů).
- j) Specifikovat opatření k omezení prašných emisí (minimalizování „aktivních ploch“, které jsou zdrojem prašnosti; skrápění nejvíce exponovaných ploch při nepříznivých klimatických podmínkách, popřípadě omezit stavební práce nebo aplikovat záclony po obvodu staveniště; zpevnit nejvíce pojížděné úseky nezpevněné plochy staveniště; očista stavebních mechanismů a nákladních automobilů před vjezdem na veřejné komunikace, popřípadě čištění komunikací; zaplachtování koreb nákladních automobilů převážející prašné materiály, popřípadě zajištění kropení těchto materiálu vodou;).
- k) Specifikovat opatření k omezení plyných emisí (organizace dopravy s cílem omezit jízdy nákladních automobilů; omezení zbytečného proběhu automobilů, stavebních strojů a mechanismů; v době nepříznivých rozptylových podmínek redukovat nasazení stavebních strojů s vysokým výkonem, resp. omezit jejich souběh).
- l) Specifikovat opatření k ochraně vod (zabezpečit vhodné odvádění srážkových vod ze zařízení staveniště; dořešit způsob likvidace splaškových vod; nakládání s látkami, které mohou kontaminovat půdu, popřípadě ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod, orientovat na zpevněné a zabezpečené plochy; potenciální úkapy ropných látek ze stavebních mechanismů a dopravních prostředků eliminovat zajištěním jejich dobrého technického stavu s tím, že jejich parkování řešit na zpevněných a zabezpečených plochách s použitím záchytných van).
- m) Zpracovat plán opatření pro případ úniku látek, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod (havarijní plán ve smyslu vodního zákona).
- n) V případě úniku látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, zajistit neprodleně adekvátní sanační práce (zajistit vhodné sorpční prostředky k odstranění event. úniků těchto látek).
- o) Zajistit odborný biologický dozor v průběhu provádění zemních prací severně od Výzkumného ústavu rostlinné výroby, v.v.i.
- p) Minimalizovat vznik odpadů a zajistit vhodné nakládání s odpady (zejména jejich shromažďování a následné využití, popřípadě odstranění prostřednictvím oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších

zákonů, ve znění pozdějších předpisů) s tím, že bude položen důraz na nakládání s nebezpečnými odpady.

- q) Zvýšenou pozornost věnovat zajištění bezpečného provozu a obslužnosti v dotčeném území (včetně dopravního značení a upozornění pro chodce a cyklisty).
 - r) Dočasné záборы pozemků a všechna další opatření, zejména na veřejných plochách, realizovat na nejkratší možnou dobu.
 - s) Připravit opatření k zajištění informovanosti obyvatelstva v zájmovém území o průběhu stavebních prací (s délkou a charakterem jednotlivých fází výstavby) a ustanovit kontaktní osobu, na kterou by se mohli občané obracet s případnými připomínkami, náměty a event. stížnostmi.
9. Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikaci garancí na minimalizování potenciálních nepříznivých vlivů výstavby na životní prostředí a pohodu obyvatel. Ve výběrovém řízení zohlednit i celkovou délku výstavby a používání moderních a progresivních postupů výstavby s využitím technik a mechanismů šetrných k životnímu prostředí.

b) podmínky pro fázi realizace

1. Záměr výstavby tramvajové trati časově koordinovat ve spolupráci s Městskou částí Praha 6 tak, aby v souvislosti s výstavbou, resp. uvedením do provozu tramvajové trati, **nedošlo v zájmovém území ke snížení počtu parkovacích stání oproti stavu před realizací záměru.**
2. Kácení dřevin provádět pouze v nezbytně nutném rozsahu a ve vhodném období (v době vegetačního klidu a mimo dobu hnízdění ptáků, tj. v listopadu až březnu).
3. Zajistit přesazení vytipovaných stromů.
4. Ke kompenzační výsadbě dřevin v rámci sadových úprav použít pouze autochtonní druhy již vzrostlých dřevin.
5. Vzhledem k tomu, že nelze zcela vyloučit výskyt archeologických nálezů, poučít příslušné osoby před prováděním zemních prací o postupu ve vztahu k event. archeologickým nálezům a zahájení prací předem ohlásit příslušnému orgánu státní památkové péče a umožnit záchranný archeologický výzkum. V případě zjištění archeologického nálezu přerušit práce, nález zajistit proti ztrátě, poškození nebo zničení a nález ohlásit orgánu státní památkové péče a stavebnímu úřadu. Dále postupovat podle dispozic těchto orgánů.
6. Zajistit realizaci příslušných protihlukových opatření navržených v akustické studii zpracované v rámci dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí.
7. Zajistit realizaci antivibračních opatření, které budou navrženy v rámci požadované studie vibrací.
8. Podle plánu organizace výstavby zajistit plnění souboru organizačních a technických opatření v etapě výstavby s cílem minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a zabezpečit důslednou a průběžnou kontrolu plnění příslušných opatření. Důraz přitom položit na dodržování protihlukových opatření a opatření k ochraně ovzduší (zejména opatření k omezení prašnosti).
9. V rámci zemních prací zajistit (podle výsledků ověření event. kontaminace půdy) vhodný způsob využití či odstranění zeminy.
10. Zajistit, aby stavební odpad byl v maximální míře recyklován pro další využití.
11. V případě úniku ropných látek nebo jiných látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, zajistit neprodleně adekvátní sanační práce.

12. Zajistit realizaci kompenzační výsadby dřevin tak, aby výsadba mohla být zhodnocena souběžně v rámci kolaudačního souhlasu, resp. v nejbližším vhodném agrotechnickém termínu.
13. Z důvodu prevence ruderalizace území zajistit v rámci provádění konečných terénních úprav důslednou rekultivaci všech ploch postižených výstavbou.
14. Ke kolaudačnímu souhlasu předložit specifikaci druhů a množství odpadů z výstavby, včetně výkopové zeminy, a doklady o způsobu jejich využití, resp. odstranění.

c) podmínky pro fázi vlastního provozu

1. K ověření predikovaných ekvivalentních hladin akustického tlaku v akustické studii a k ověření účinnosti protihlukových opatření provést v dohodě s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví akreditované kontrolní měření hluku k prokázání souladu reálného stavu s příslušnými hygienickými limity hluku podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
2. K ověření účinnosti antivibračních opatření provést v dohodě s příslušným orgánem ochrany veřejného zdraví akreditované kontrolní měření hladin zrychlení vibrací, resp. rychlostí šíření vibrací, k prokázání souladu reálného stavu s příslušnými hygienickými limity vibrací podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, resp. s normovými hodnotami rychlostí šíření vibrací podle ČSN 73 0040 Zatížení stavebních objektů technickou seizmicitou a jejich odezva.
3. Provoz tramvají na tramvajové trati omezit tak, že nebude provozována noční linka, a to i v případě prodloužení tramvajové trati k letištnímu Terminálu 3. Zajistit plnění i dalších organizačních protihlukových opatření navržených v akustické studii zpracované v rámci dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí.
4. Venkovní prostory u zastávek vybavit dostatečným počtem vhodných nádob pro odkládání odpadů.
5. Zajistit údržbu vysázených dřevin po dobu 5 let a popřípadě i její obnovu tak, aby byla zachována její funkčnost.
6. Zajistit pravidelnou údržbu tramvajové trati včetně odvodňovacích zařízení.
7. V případě úniku látek, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod, zajistit neprodleně adekvátní sanační práce.
8. Pokud by se ukázalo, že oproti dopravně inženýrským podkladům Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) došlo ke zvýšení automobilového provozu v zájmového území vlivem nežádoucího tranzitu vozidel ve vyšších intenzitách, neodkladně přijmout vhodná dopravní opatření zamezující dopravnímu tranzitu přes zájmové území.

Toto stanovisko není rozhodnutím podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a nenahrazuje vyjádření dotčených správních orgánů ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že jeho platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona.

Ing. Jana Cibulková

pověřena řízením odboru životního prostředí
Magistrátu hlavního města Prahy

Příloha:

Vypořádání připomínek z obdržených písemných vyjádření k posudku a vyjádření z veřejného projednání v rámci posuzování vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí jeho zpracovatelem

Vypořádání připomínek z obdržených písemných vyjádření k posudku a vyjádření z veřejného projednání v rámci posuzování vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí

1. Vypořádání připomínek z písemných vyjádření k posudku

Zpracovateli tohoto vypořádání připomínek byla prostřednictvím příslušného úřadu, Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí, předána níže uvedená písemná vyjádření k posudku obdržená ve smyslu § 9 odst. 8 zákona č. 100/2001 Sb.

1.1. Vyjádření hl. m. Prahy

(č.j.: MHMP 1754030/2014 ze dne 16. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Se záměrem souhlasíme s výhradami (požadavky jsou řazeny hierarchicky dle důležitosti).

1. Na základě vyhodnocení vlivu na životní prostředí a s odůvodněním výrazně vhodnější organizace dopravní obsluhy území v širším kontextu, a též s přihlédnutím k výhodnějším podmínkám pro provoz tramvají resp. zklidnění dopravy a tím i možnostem uplatnění souběhu vedení cyklistů po tramvajovém pásu v části předmětného variantního úseku ulice Vlastina, hlavní město Praha preferuje realizaci varianty 1.
V případě dalšího prověřování varianty 2, kterou hlavní město Praha nepreferuje, by s ohledem na význam ulice Vlastina pro cyklistickou dopravu a rekreaci (pátevní cyklotrasa A 16) bylo nutné prověřit a doložit variantu s uspořádáním s cyklopruhou v celé délce: v úseku kříž. Ke Džbánu – U Silnice s podélným parkováním formou zálivů mezi stromy, v úseku U Silnice – Drnovská s podélným parkovacím pásem nebo podél obruby.
2. Z hlediska městské zeleně je třeba vyznačit, v rámci návrhu sadových úprav, konkrétní umístění stromů především u plochy 2 – pokračování aleje v ulici Vlastina. Zdůrazňujeme, že alej bude průběžná i v prostoru zastávek. Tomuto faktu je třeba přizpůsobit umístění inženýrských sítí ve středním zeleném pásu. Rovněž je třeba prověřit dotvoření krajního stromořadí v rámci parkovacích pásů, resp. podél parkovacích pásů a chodníků. V důsledku vyvolaných přeložek inženýrských sítí se vylučuje kácení stromové zeleně ve stávající stromové aleji v ulici Vlastina.
Upozorňujeme, že jsou navrženy kodstranění některé stromy s vysokou ekologickou hodnotou a vyšší sadovnickou hodnotou. Nesouhlasíme s kácením těchto položek na pozemcích parc. č. 1323/1 v k. ú. Liboc, parc. č. 1054 v k. ú. Liboc, parc. č. 2241/1 v k. ú. Ruzyně (přeložka kanalizace), skupiny na pozemku parc. č. 1052/1 v k. ú. Liboc (mimo zábor stavby).

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým výhradám, resp. požadavkům, které podmiňují souhlas se záměrem, se uvádí následující.

- ad 1. Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.
- V případě dalšího sledování varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích budou záležitosti týkající se cyklistické dopravy doloženy v rámci dokumentace záměru pro územní řízení (samostatné oboustranné cyklopruhy však bude pravděpodobně problém umístit z prostorových důvodů; případné parkování mezi stromy sníží počet parkovacích stání). Relevantní opatření týkající se cyklistické dopravy pro případ sledování varianty 2 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání připomínek.

- ad 2. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve obecně uvádí, že v rámci další přípravy záměru je třeba se orientovat na minimalizaci kácení dřevin rostoucích mimo les (včetně řádné ochrany příslušných dřevin vetapě výstavby) a maximální kompenzací kácené zeleně, a to v dohodě s Městskou částí Praha 6.

Detailnější řešení týkající se zeleně budou předmětem dokumentace záměru (pro územní řízení), resp. v rámci projektové dokumentace (pro stavební řízení).

Pokud jde o nesouhlas s kácením dřevin:

- pozemek parc. č. 1323/1 vk.ú. Liboc – strom je v kolizi s přeložkou teplovodu, který z důvodu ostatních inženýrských sítí nelze přeložit v jiné trase (strom má průměr kmene 9 cm);
- pozemek parc. č. 1052/1 vk.ú. Liboc – ve variantě 1 řešení výhledového dopravního režimu v přílehlých ulicích jsou stromy v kolizi s rozhledovým trojúhelníkem křižovatky, ve variantě 2 řešení výhledového dopravního režimu v přílehlých ulicích stromy není třeba kácet;
- pozemek parc. č. 1054 v k.ú. Liboc – bude prověřena úprava napojení ulice Navigátorů na ulici Evropská;
- pozemek parc. č. 2241/1 vk.ú. Ruzyně – bude upravena poloha kanalizace, strom nebude třeba kácet.

Relevantní opatření týkající se zeleně jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání připomínek.

1.2. Vyjádření Městské části Praha 6
(č.j.: MČ P6 090118/2014 ze dne 8. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Městská část Praha 6 souhlasí s posudkem za splnění následujících podmínek.

1. Z hlediska územního rozvoje.

Prodloužení tramvajové trati přes Dědinu do předprostoru Dlouhá Míle patří dlouhodobě mezi priority MČ Praha 6. Toto prodloužení znamená nejen potvrzení městského charakteru prostředí, ale především dopravní zásah s pozitivním dopadem na životní prostředí. Hlavním důvodem pro podporu prodloužení je zlepšení dopravní obslužnosti oblasti poté, kdy bude postupně redukována autobusová doprava (ukončení autobusových linek na Veleslavíně a nahrazení autobusového spojení letiště s centrem města železnicí).

S ohledem na vyjádření obyvatel v dotčené lokalitě a zejména s ohledem na Závazné stanovisko silničního správního úřadu ze dne 25. 7. 2013 požadujeme upuštění od zřízení křižovatky z ulice Navigátorů/U Silnice a zachování plného průjezdu ulice Vlastina v úseku U Silnice – Evropská. O tento dílčí námět pro první tj. východní úsek ulice Vlastina požadujeme dopracovat variantní řešení organizace automobilové dopravy po prodloužení tramvajové trati.

2. Z hlediska dopravy a životního prostředí.

- a) Považujeme za nezbytné již v této fázi záměru jasně deklarovat stavbu kapacitního parkingu jako podmiňující investici stavby, neboť předmětná stavba tramvajové trati mění podmínky v území, a nelze se spokojit pouze s tím, že investorem záměru objektu parkingu nemůže být Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.
- b) V dokumentaci i v posudku není na novém úseku tramvajové trati předpokládán noční provoz tramvajové linky. Domníváme se, že tento provoz si nakonec vynutí místní občané, neboť nutnost nočního přestupu mezi TRAM a BUS v zastávce „Divoká Šárka“, několik set metrů před cílovou destinací (sídlíštěm), by cestující veřejnost zcela oprávněně vnímala jako neodůvodněný diskomfort.
- c) V dalších stupních projektové dokumentace a při realizaci záměru je třeba vycházet z podrobných podmínek obsažených v návrhu stanoviska Magistrátu hl. m. Prahy, který je součástí posudku.

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým podmínkám souhlasu s posudkem se uvádí následující.

ad 1. Z hlediska územního rozvoje:

Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.

Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);

- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídít zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho větší straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždění spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou.

Ve vztahu k průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. (vyjádření obdržených k oznámení záměru) byly v dokumentaci předloženy dvě varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích (varianta 1 s úplným zneprůjezdněním ulice Vlastina a varianta 2 s částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina).

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

ad 2. Z hlediska dopravy a životního prostředí:

- Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.
- Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nepředpokládá provozování noční tramvajové linky, a to ani po prodloužení trati k Terminálu 3 letiště (i po event. prodloužení tramvajové trati bude třeba noční autobusovou linkou obsloužit Terminály 1 a 2 letiště, zajistit tangenciální propojení s Petřinami a Smíchovem s dalším pokračováním do centra města tak, jako to v současnosti zajišťuje autobusová linka 510). Zavedení noční tramvajové linky k Terminálu 3 letiště proto nebude potřeba. Pro pasažéry letecké přepravy Terminálů 1 a 2 není využití tramvaje výhodné vzhledem k nutnosti přestupu na další druh dopravy s cílem u těchto terminálů.
- Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že relevantní opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultující z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání připomínek.

1.3. **Vyjádření České inspekce životního prostředí, Oblastního inspektorátu Praha**
(č.j.: ČŽP/41/IPP/1312306.003/14/PVZ ze dne 24. 11. 2014)

Podstata vyjádření

K posudku nejsou připomínky.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

1.4. **Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru životního prostředí**
(SZn.: S-MHMP-0834253/2013/4/OZP/VI ze dne 28. 12. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu nejsou k posudku připomínky.
- b) Z hlediska lesů a lesního hospodářství nejsou k posudku připomínky.
- c) Z hlediska nakládání s odpady nejsou k posudku připomínky.
- d) Z hlediska ochrany ovzduší nejsou k posudku připomínky.
- e) Z hlediska ochrany přírody a krajiny nejsou k posudku připomínky.
- f) Z hlediska myslivosti nejsou chráněné zájmy dotčeny.
- g) Z hlediska ochrany vod nejsou k posudku připomínky.

Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad b) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad c) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad d) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad e) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad f) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.
- ad g) Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

1.5. **Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru památkové péče**
(č.j.: S-MHMP 1597445/2014/Rad ze dne 19. 11. 2014)

Podstata vyjádření

Dotčený pozemek leží mimo památkově chráněná území ve smyslu ustanovení § 14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. Záměr je však na území s archeologickými nálezy a stavebník má povinnost podle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. vůči Archeologickému ústavu (stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést záchranný archeologický výzkum).

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu vyjádření se pouze uvádí, že se jedná o povinnosti vyplývající z obecně závazného právního předpisu, který musí oznamovatel respektovat (opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů proto nejsou v obecné rovině v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována).

Relevantní opatření týkající se event. archeologických nálezů je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání připomínek.

- 1.6. Vyjádření Magistrátu hl. m. Prahy, odboru dopravních agend
(ze dne 8. 12. 2014)

Podstata vyjádření

K posudku nejsou žádné připomínky.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu je vyjádření ponecháno bez komentáře.

- 1.7. Vyjádření Výzkumného ústavu rostlinné výroby, v.v.i.
(zn.: SŘ/14/3692 ze dne 1. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Nesouhlasíme s dočasným ani trvalým záborom na parcelním čísle KN 1296/17, výměry 119 557 m², druh pozemku orná půda (původní varianty záměru, které jsme měli k dispozici, nezahrmovaly zábory na parc. č. 1296/17 o velikosti 5 642 m² u trvalého ani 27 950 m² u dočasného záboru). Na pozemku parc. č. 1296/17 jsou nejstarší dlouhodobé polní pokusy výzkumného ústavu rostlinné výroby, v.v.i. v Praze – Ruzyni. Byly založeny v roce 1955 na stanovišti Praha – Ruzyně – hon B.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že příslušné zábory na pozemku parc.č.1296/17 o velikosti 5 642 m² u trvalého a 27 950 m² u dočasného záboru byly v dokumentaci uvedeny (viz str. 3 přílohy č. 1 dokumentace) a že vyjádření Výzkumného ústavu rostlinné výroby, v.v.i. k dokumentaci nebylo obdrženo. Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy předpokládá umístění tramvajové trati na tomto pozemku a Výzkumného ústavu rostlinné výroby, v.v.i. vydal dne 11. 11. 2013 (č.j. SŘ/13/446) souhlasné stanovisko s umístěním stavby na tomto pozemku včetně souhlasu s odnětím půdy ze zemědělského půdního fondu.

Přesto je relevantní opatření týkající se dořešení odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu s Výzkumným ústavem rostlinné výroby, v.v.i. zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

- 1.8. Vyjádření spolku Pražské ekologické centrum
(ze dne 15. 1. 2015)

Podstata vyjádření

Žádáme, aby byly do stanoviska doplněny tyto podmínky:

1. Podmínky pro fázi přípravy
- pro územní i stavební řízení
V rámci další přípravy vyřešit náhrady úbytku parkovacích míst v dotčeném prostoru v předstihu před výstavbou tramvajové trati tak, aby realizace tramvajové trati nebyla příčinou snížení počtu parkovacích míst ani v průběhu výstavby tramvajové trati, ani po její realizaci.
2. Podmínky pro fázi realizace
Ve stávajícím bodu č. 1 návrhu stanoviska změnit formulaci z „nedošlo ke skokovému deficitu parkovacích stání“ na formulaci „nedošlo ke snížení počtu parkovacích stání oproti stavu před realizací záměru“.

Vypořádání vyjádření

K požadovaným podmínkám stanoviska se uvádí následující.

- ad 1. Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je požadovaná podmínka příslušným způsobem upravena a zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření (vzhledem k charakteru je podmínka zahrnuta pouze do podmínek pro fázi přípravy - pro územní řízení).
- ad 2. Příslušná podmínka je upravena ve smyslu navržené formulace a zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

1.9. Vyjádření spolku Spolek pro Divokou Šárku (ze dne 8. 12. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podáváme nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky:
1. Neřeší jednu z klíčových námitek občanů – obavy, že vybudování nové křižovatky mezi ulicí Navigátorů a Evropskou přinese do oblasti tranzitní dopravu. Závěr, že z hlediska dopadu na životní prostředí jsou obě varianty rovnocenné, odporuje logice místní situace a chystaných projektů, navíc k závěru se dochází na základě objektivně nesprávných interpretací dat a situace v oblasti.
 2. Autor posudku se dopouští jednání, které je v rozporu s podstatou posudku – ten má posuzovat texty vzniklé v minulých fázích procesu posuzování. Jak je však patrné z posudku, autor postupuje velmi nestandardně a na místo snahy text dokumentace opravdu kriticky zhodnotit, text prostě bez jediné změny kopíruje z textu dokumentace (je uveden text na str. 10 dokumentace a textu na str. 24 posudku).
 3. Autor nevypořádává podněty občanů – jak může ukázat výše zmíněné okopírování textu.
 4. Autor dochází k závěru, že není nutné / možné do modelování dopravy a tedy dopadu na životní prostředí zahrnout dramatické změny, které oblast čekají v souvislosti s chystanou proměnou skladových oblastí na nové město pro tisíce lidí. Je jasné, že nově zvažovaná křižovatka by se stala jednou z klíčových bran tohoto nového města v oblasti.
 5. Návrh stanoviska neobsahuje některé klíčové požadavky nejen občanů, ale i například MČ Praha 6. Například to, aby další fáze schvalování zahrnuly nezbytné úpravy okolních komunikací tak, aby bylo eliminováno riziko tranzitu z jiných částí města a též omezeno riziko, že v případě dopravních zácp si motoristé budou trasu zkracovat.
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům jsme přesvědčeni, že posudek má velmi zásadní a nezpochybnitelné nedostatky, které je nutné dopracovat tak, aby lépe odrážel smysl a literu zákona. A především zájmy občanů, pro které, předpokládáme, projekt primárně vzniká.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým připomínkám se uvádí následující.

1. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy bylo zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí - viz i komentář v bodě ad a) 2. tohoto vypořádání vyjádření.

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat (a to zejména s ohledem na výsledky modelového hodnocení kvality ovzduší, akustické studie a dendrologického průzkumu, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu

vpřílehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

2. Jedná se o nedorozumění, resp. o vytržení textu uvedeného v posudku z kontextu. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy. Odstavec týkající se předmětné problematiky totiž začíná textem: „*Pokud se jedná o obavu z tranzitní dopravy, může panovat u varianty I řešení výhledového dopravního režimu v přílehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská).*“. Teprve potom je uveden kritizovaný text z dokumentace, který byl použit jako argumentace v rámci úvodu dokumentace při vypořádání vyjádření obdržných k oznámení záměru (zákon č. 100/2001 Sb. nezakazuje zpracovateli posudku používat text uvedený v dokumentaci, naopak používání textu z dokumentace je běžné, např. i při stanovení podmínek návrhu stanoviska). Dále je v posudku kromě jiného uvedeno (a to právě ve vztahu k připuštění obav z tranzitní dopravy), že pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic) s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.
3. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář vbodě ad a) 2. tohoto vypořádání vyjádření.
4. Vyjádření není korektní, popřípadě se jedná o nedorozumění, neboť v posudku je v předmětné věci uvedeno následující: „*V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry, která byla i předmětem vyjádření obdržných k dokumentaci, se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).*“.
- Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry v zájmovém území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou v řadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.
5. Navržená opatření v dokumentaci byla na základě posouzení v rámci přípravy posudku a s ohledem na obdržná vyjádření event. zpřesněna a doplněna s tím, že opatření vyplývající z obecně závazných právních předpisů, které musí oznamovatel respektovat, nebyla v obecné

poloze v rámci podmínek návrhu stanoviska reflektována - pokud se jedná o riziko tranzitu, odkazuje se na komentář v bodech ad a) 1. a ad b) 2. tohoto vypořádání vyjádření.

Relevantní opatření týkající se prevence a omezení potenciálních nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

ad b) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem. Posudek byl zpracován v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 100/2001 Sb. a v rámci návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, stanovil podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

1.10. Vyjádření spolku Dědina - Praha 6
(ze dne 5. 12. 2014)

Podstata vyjádření

a) Vypořádání připomínky týkající se úbytku parkovacích míst stanovením podmínky časové koordinace s výstavbou objektů tento úbytek kompenzujících považujeme v zásadě za přijatelné. Podmínku ovšem žádáme formulovat tak, že konkrétní umístění a podoba nových parkovacích objektů musí být předmětem projednávání a posuzování souběžně s posuzováním a projednáváním projektu tramvajové trati, tj. nikoliv až ve fázi realizace.

b) Vypořádání připomínky týkající se částečného nebo úplného zneprůjezdnění ulice Vlastina pro individuální automobilovou dopravu považujeme nedále za nevyhovující, a to z těchto důvodů.

1. Tvzení že „navržené dopravní řešení ... umožní zjednodušení dopravních vazeb a zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina“ naprosto neodpovídá skutečnosti. Jak vyplývá i ze srovnání intenzit dopravy dle modelů uvedených v příloze 8 dokumentace, k částečnému zklidnění dopravy by došlo pouze v ulici Vlastina, zatímco v jejím okolí (zejména v ulici U Silnice) by se intenzita provozu naopak významně (v případě varianty 1 dokonce několikanásobně) zvýšila. Skokové zhoršení oproti stávajícímu stavu v ulicích fungujících jako dopravně zklidněné považujeme za nepřipustné.

Navržené řešení také nelze rozhodně označit za „zjednodušení dopravních vazeb“ oproti současnému stavu. Navržené řešení zcela logické, dlouhodobě stabilizované a dobře fungující dopravní uspořádání rozhodně nezjednodušuje, nýbrž naopak zcela zásadním a nevratným způsobem narušuje.

2. Posudek sice opatrně připouští určitou oprávněnost obav z nárůstu tranzitní dopravy v případě zřízení plnohodnotné křižovatky ulic Evropská a U Silnice / Navigátorů dle varianty 1, zároveň však tuto možnost popírá s odkazem na předpokládanou neatraktivnost trasy Libocká – Litovická – U Silnice – Evropská pro řidiče kvůli četným přednostem zprava atp. Empirické zkušenosti místních obyvatel, jakož i intenzity provozu uvedené v příloze 8 dokumentace ovšem dokládají, že tato trasa je již dnes využívána poměrně hojně, a to dokonce i ve směru U Silnice – Litovická, Libocká (o němž posudek předpokládá, že zde průjezd není možný). Otevření nového výjezdu na Evropskou z ulice U Silnice by mimo vší pochybnost k nárůstu tranzitní dopravy vedlo. Možnost budoucí dopravní problémy s nárůstem tranzitní dopravy účinně řešit úpravami dopravního značení, zjednosměrnováním ulic apod. považujeme za iluzorní.

c) Máme vážné pochybnosti o vypovídací schopnosti výpočtů výhledových dopravních zátěží po realizaci rozvojových záměrů v oblasti, když (jak připouští na str. 102 i posudek) většina z těchto záměrů není zatím konkretizována do té míry, aby bylo možné příslušné zdrojové hodnoty budoucí dopravní zátěže přesněji specifikovat.

d) S ohledem na výše uvedené žádáme stanovit jako podmínky stanoviska (nad rámec podmínek dosud uvedených):

1. Úplné vypuštění stávající varianty 1 z dalších příprav záměru.

2. Zpracování variantních technických řešení vedení tramvajové trati tak, aby nenarušilo funkci ulice Vlastina jako přirozené páteře dopravního systému oblasti (doporučujeme prověřit např. možnost přemístit stávající inženýrské sítě do kolektoru, umístit zastávku Vlastina ve směru do centra do

prostoru stávající zastávky autobusů před křižovatkou s ulicí U Silnice apod.). Realizace záměru není v žádném ohledu urgentní a z hlediska jeho akceptace obyvateli oblasti stojí za to věnovat jeho odpovědné přípravě a posuzování čas umožňující zvažovat v rámci optimálního řešení i různé varianty apod.

Vypořádání vyjádření

ad a) Relevantní opatření týkající se řešení parkovacích stání jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

ad b) K jednotlivým připomínkám se uvádí následující.

1. Ve vztahu k ulici Vlastina se jedná především o zjednodušení dopravních vazeb v křižovatkovém uzlu Evropská - Vlastina.

Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení vakustické studie a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

2. Jedná se o nedorozumění, resp. o vytržení textu uvedeného v posudku z kontextu. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy. Odstavec týkající se předmětné problematiky totiž začíná textem: „*Pokud se jedná o obavu z tranzitní dopravy, může panovat u varianty I řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská).*“. Teprve potom je uveden kritizovaný text z dokumentace, který byl použit jako argumentace v rámci úvodu dokumentace při vypořádání vyjádření obdržených k oznámení záměru (zákon č. 100/2001 Sb. nezakazuje zpracovateli posudku používat text uvedený v dokumentaci, naopak používání textu z dokumentace je běžné, např. i při stanovení podmínek návrhu stanoviska). Dále je v posudku kromě jiného uvedeno (a to právě ve vztahu k připuštění obav z tranzitní dopravy), že pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic) s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

ad c) Vzhledem k tomu, že dopravně inženýrské podklady byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy), lze údaje o intenzitách dopravy považovat za oficiální.

Ve vztahu k výhledovým záměrům, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC

Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry vzájemném území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou vřadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

ad d) K jednotlivým požadavkům se uvádí následující.

1. Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

2. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení. Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpouzdňování spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou.

Ve vztahu k průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. (vyjádření obdržených k oznámení záměru) byly v dokumentaci předloženy dvě varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích (varianta 1 s úplným zneprůjezdněním ulice Vlastina a varianta 2 s částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina). Pokud jde o jejich posouzení podle zákona č. 100/2001 Sb., odkazuje se na komentář v bodě ad d) 1. tohoto vypořádání vyjádření.

1.11. Vyjádření šesti občanů

(vyjádření předáno na veřejném projednání dne 15. 1. 2015)

Podstata vyjádření

- a) Vyjadřujeme podporu stanovisku Úřadu městské části Praha 6 k posudku, zejména pokud jde o křižovatku mezi ulicemi Navigátorů a Evropská (jsme rozhodně proti jejímu vybudování). Současně podporujeme vyjádření spolku Spolek pro Divokou Šárku k dokumentaci.
- b) Posudek k zátěži tranzitní dopravou v místě považujeme za účelový a neznalý každodenní dopravní situace. Jsme přesvědčeni, že dosavadní šíře ulice Vlastina je dostatečná pro vedení jak obousměrné tramvajové linky, tak silniční dopravy i chodníků (tato ulice je širší než např. stejně řešená ulice Radlická).
- c) Navrhujeme, aby se příslušný odbor Magistrátu hl. m. Prahy vážně zabýval řešením dopravní obslužnosti na širším území Liboce a Ruzyně s prioritním využitím ulice Drnovská a modernizace železniční trati, včetně zřízení zastávky v blízkosti Libockého rybníka v návaznosti na změny územního plánu v této oblasti (sídliště až pro 15 tis. lidí). Vzhledem k budoucímu navýšení počtu obyvatel jsme zásadně proti křižovatce mezi ulicemi Navigátorů a Evropská, neboť by se neúměrně zvýšil hluk, exhalace, snížila hodnota přilehlých nemovitostí, snížila kvalita bydlení a z klidné ulice by se stala rušná dopravní tepna.

Vypořádání vyjádření

ad a) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na vypořádání vyjádření Městské části Praha 6 a vyjádření spolku Spolek pro Divokou Šárku.

ad b) V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy bylo zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že vrámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.

Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinak přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina –

Ke Džbánu, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždování spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou.

Ulice Radlická byla původně čtyřpruhová místní komunikace, ulice Vlastina výseku Evropská – U Silnice je v současnosti pouze dvoupruhová.

Ve vztahu k průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. (vyjádření obdržených k oznámení záměru) byly v dokumentaci předloženy dvě varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích (varianta 1 s úplným zneprůjezdněním ulice Vlastina a varianta 2 s částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina).

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

- ad c) Vzhledem k tomu, že dopravně inženýrské podklady byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy), lze údaje o intenzitách dopravy považovat za oficiální.

Ve vztahu k výhledovým záměrům, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti vzájemném území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry vzájemném území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou v řadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

1.12. Vyjádření pana Petra Bechyně
(ze dne 8. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Jsem znepokojen tím, že posudek a konkrétní technické řešení projektu nadále pomíjí námitky občanů a svými důsledky povede ke zhoršení životního prostředí mnoha obyvatel – hlavně narušení klidné zóny v oblasti ulice Vlastina tramvajovou dopravou (hluk, otřesy apod.), zhoršení životního prostředí plánovanými dopravními opatřeními (vedení tranzitní silniční dopravy), apod. Domnívám se, že současné vedení MHD na Dědinu je plně dostačující. Podávám nesouhlasné vyjádření k oznámení záměru.

Vypořádání vyjádření

Z údajů uvedených v dokumentaci, resp. akustické studii, vyplývá, že v ulici Vlastina dojde ve většině výpočtových bodů ve sledovaných letech 2016 a 2020 k poklesu celkové hlukové zátěže, a to vlivem poklesu automobilové zátěže, protihlukových opatření - položení nízkohlučného asfaltu, změn dispozic silničních úseků (příslušné údaje jsou podrobně uvedeny v akustické studii v Tab. 14., resp. Tab. 16.). Přitom v řadě výpočtových bodů je pokles hlukové zátěže výrazný. Pro úplnost se dále uvádí, že v několika výpočtových bodech, byl zaznamenán nárůst hlukové zátěže, avšak v žádném z těchto výpočtových bodů nedojde k překročení hygienických limitů hluku.

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).

V případě vibrací je v dokumentaci uvedeno, že vzhledem ke vzdálenosti objektů od budoucí trasy tramvaje se nepředpokládají nadlimitní vlivy vibrací a že přesný rozsah antivibračních opatření vyplývá ze studie, která musí být zpracována v projektové dokumentaci (pro stavební řízení), kdy budou známy přesné údaje o konkrétním stavebním řešení trati. S uvedeným přístupem se lze ztotožnit. V této souvislosti se dále uvádí, že predikce stavu vibrací je s ohledem na řadu ovlivňujících faktorů včetně charakteristik horninového prostředí značně komplikovanou záležitostí. Proto se doporučuje, aby antivibrační opatření byla řešena s rezervou a aby v rámci zkušebního provozu bylo provedeno kontrolní měření vibrací, které doloží splnění příslušných limitů vibrací, a to jak z hlediska vlivů vibrací na stavební objekty, tak i z hlediska vlivů vibrací na zdraví.

Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

1.13. Vyjádření paní Daniely Bláhové (za většinu spoluobčanů sídliště na Dědině a dotčené části Liboce)
(ze dne 5. 12. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Prodloužení tramvajové tratě by se dotklo parkovacích míst na Dědině a přilehlém okolí. V případě zvažovaných nástaveb nad stávajícími parkovacími místy by takový zásah zcela zničil estetiku celého okolí.
- b) Tramvaje, které má Praha nasmlouvané jsou velice hmotné, hlučné, dlouhé a nepraktické. V žádném místě bytů by nebylo klidné místo a ani v největších vedrech bychom v noci nemohli mít pootevřená okna.
- c) Díky nově plánované křižovatce ulic Navigátorů - Evropská zesílí provoz osobních a nákladních aut, který daleko více znečistí ovzduší než samotné dosavadní autobusy. Navíc by křižovatka zcela přeorganizovala dopravu a velice dopravně zatížila celou oblast. V kombinaci s chystanými změnami (nové město) dříve či později dojde ke změně v oblast silné tranzitní dopravy. Ztratili bychom navždy poměrný klid a naše byty by byly hygienicky neobyvatelné a neprodejně.
- d) Jako nejlevnější a nejbezproblémovější se jeví prodloužení tramvajové trati přes Evropskou třídu až o obchodnímu centru Šestka. Tramvaj by od stávající konečné mohla být vedena dál povrchově po Evropské třídě a posléze vjíždět v úseku před křižovatkou ulic Evropská - Drnovská pod zem. Místy, kde by tramvajová trať vedla povrchově, by její odhlučnění mohlo být dosaženo skleněným či jinak materiálově vhodným povrchovým tunelem tak, aby bylo co nejméně rušeno klidové území Divoké Šárky.

Vypořádání vyjádření

- ad a) Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.
- ad b) Dokumentace, resp. akustická studie, byla zpracována pro provoz výhradně tramvají 15T (nejnovější tramvaj 15T je z provozovaných typů nejméně hlučná). Z údajů uvedených v dokumentaci, resp. akustické studii, vyplývá, že v ulici Vlastina dojde ve většině výpočtových bodů ve sledovaných letech 2016 a 2020 k poklesu celkové hlukové zátěže, a to vlivem poklesu automobilové zátěže, protihlukových opatření - položení nízkohlučného asfaltu, změn dispozic silničních úseků (příslušné údaje jsou podrobně uvedeny v akustické studii v Tab. 14., resp. Tab. 16.). Přitom v řadě výpočtových bodů je pokles hlukové zátěže výrazný. Pro úplnost se dále uvádí, že v několika výpočtových bodech, byl zaznamenán nárůst hlukové zátěže, avšak v žádném z těchto výpočtových bodů nedojde k překročení hygienických limitů hluku. Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže). V případě vibrací je v dokumentaci uvedeno, že vzhledem ke vzdálenostem objektů od budoucí trasy tramvaje se nepředpokládají nadlimitní vlivy vibrací a že přesný rozsah antivibračních opatření vyplývá ze studie, která musí být zpracována v projektové dokumentaci (pro stavební řízení), kdy budou známy přesné údaje o konkrétním stavebním řešení trati. S uvedeným přístupem se lze ztotožnit. V této souvislosti se dále uvádí, že predikce stavu vibrací je s ohledem na řadu ovlivňujících faktorů včetně charakteristik horninového prostředí značně komplikovanou záležitostí. Proto se doporučuje, aby antivibrační opatření byla řešena s rezervou a aby v rámci zkušebního provozu bylo provedeno kontrolní měření vibrací, které doloží splnění příslušných limitů vibrací, a to jak z hlediska vlivů vibrací na stavební objekty, tak i z hlediska vlivů vibrací na zdraví.
- ad c) Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které

je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení vakustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména vakustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

Z modelového hodnocení kvality ovzduší vyplývá, že v letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace záměru ani v jedné ze dvou posuzovaných variant výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích k překročení limitních hodnot průměrných ročních koncentrací sledovaných znečišťujících látek v žádném referenčním bodě. V obou variantách dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě, pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže (cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území).

V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy bylo zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

- ad d) Varianty vedení tramvajové trati při ulici Evropská jsou v dokumentaci (viz část B.I.5. dokumentace) uvedeny pro komplexnost v přehledu zvažovaných variant, které byly řešeny v rámci „Vyhledávací studie obsluhy letiště Ruzyně tramvajovou tratí“ (viz str. 37 dokumentace). Vlastní záměr tramvajové trati však byl voznámení záměru a dokumentaci předložen jako invariantní, a to na základě výběru oznamovatele záměru (jedním z cílů záměru je redukce stávající autobusové dopravy a z hlediska dopravní obsluhy je prioritou obsluha přilehlé obytné zástavby, což vedení tramvajové trati při ulici Evropská nesplňuje). Tramvajová trať podél ulice Evropská nemá oporu v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy.

1.14. Vyjádření paní Mgr. Johany Borovanské
(ze dne 7. 12. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky.
1. Stanoviska v posudku si odporují. Autor posudku tvrdí, že dojde ke „Zklidnění dopravy v okolí ulice Vlastina“, ačkoli na jiném místě v souvislosti s plánovanou křižovatkou ulic U Silnice - Evropská upozorňuje, že Dědina představuje „poměrně velké území, které generuje samo o sobě nemalou zdrojovou/cílovou dopravu“, což implikuje zvýšenou dopravní zatíženost v dané ulici, bude-li křižovatka zrealizována.
 2. Autor není konzistentní v otázce zohlednění plánované výstavby (zejména tzv. superměsta pro cca 15 000 osob). Uvádí, že „záměr tramvajové trati je s transformací industriálního území Ruzyně na novou obytnou čtvrť zkoordinován podle úrovně znalostí o budoucí podobě území“, zároveň však při studiu dopravního a hlukového zatížení okolních ulic upozorňuje na to, že v současné době nejsou známy přesné stavební záměry v tomto území. Druhé tvrzení má dalekosáhlé následky, neboť autor následně náležitě nezohledňuje dopravní zatížení, které výstavba tramvajové trati a křižovatky přinese a které by postihlo zejména ulice U Silnice a Navigátorů, ani nezohledňuje hlukové zatížení. Posudek, který dostatečně nebere v potaz stavební plány takového rozsahu, nelze považovat za uspokojivý a relevantní.
 3. Autor posudku ignoruje oprávněné obavy občanů z tranzitní dopravy (argumentuje, že tranzitní dopravě zamezí několikanásobná přednost zprava; dokonce je okopírován bez uvedení zdroje text dokumentace). Je vysoce pravděpodobné, že v případě realizace křižovatky bude ulice U Silnice zatížena zvýšenou dopravou, a to i tranzitní. Klidné rezidenční ulice Nová Šárka a Radčína se stanou prostorem, kde neúměrně vzroste hluk a znečištění ovzduší.
 4. Důvod vedení tramvajové trati k Terminálu 3 nebyl dostatečně vysvětlen. Autor posudku píše, že „po prodloužení tramvajové trati lze předpokládat její využití pasažéry Terminálu 3 (soukromé lety)“.

Skutečně někdo předpokládá, že pasažéři soukromých letů využijí k dopravě tramvaj? Nebo je důvodem spíše blízké obchodní centrum?

5. Autor posudku nezohledňuje další možnosti dopravní obslužnosti (vlakové spojení či metro), není tedy ani vznesena otázka po relevanci předloženého záměru.
6. Autor posudku neřeší, jaké následky realizace těchto záměrů bude mít pro dopravu na ulici Evropská. Již nyní se ve špičkách tvoří kolony (od Divoké Šárky až k Dědině). Jaká bude situace po dalším zpomalení v podobě překřížení silnice tramvajovou tratí a křižovatky ulic U Silnice - Evropská? (Nemluvě o nárůstu dopravy související s tzv. superměstem).

- b) Záměr výrazně sníží kvalitu bydlení v oblasti, a to zvýšenou dopravní zátěží a s tím souvisejícím hlukem. Je vysoce pravděpodobné, že do oblasti bude zavedena tranzitní doprava, což autor posudku nezohledňuje. Nezohledňuje též dostatečně plány na rozsáhlou výstavbu v okolí.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

1. Komentáře v posudku si neodporují, vycházejí z dopravně inženýrských podkladů, které byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a které lze proto považovat za oficiální.

Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení vakustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

2. Vyjádření není korektní, popřípadě se jedná o nedorozumění, neboť v posudku je v předmětné věci uvedeno následující: *„V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry, která byla i předmětem vyjádření obdržенých k dokumentaci, se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být*

jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).“.

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry v zájmovém území, jejichž parametry nejsou vsoučasné době přesně známy, budou vřadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

Pokud se jedná o problematiku dopravního zatížení, odkazuje se i na komentář v bodě ad a) 1. tohoto vypořádání vyjádření.

3. Jedná se o nedorozumění, resp. o vytržení textu uvedeného v posudku z kontextu. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy. Odstavec týkající se předmětné problematiky totiž začíná textem: *„Pokud se jedná o obavu z tranzitní dopravy, může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přílehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská).“.* Teprve potom je uveden kritizovaný text z dokumentace, který byl použit jako argumentace vrámci úvodu dokumentace při vypořádání vyjádření obdrženejších k oznámení záměru (zákon č. 100/2001 Sb. nezakazuje zpracovateli posudku používat text uvedený v dokumentaci, naopak používání textu z dokumentace je běžné, např. i při stanovení podmínek návrhu stanoviska). Dále je v posudku kromě jiného uvedeno (a to právě ve vztahu k připuštění obav z tranzitní dopravy), že pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic) s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přílehlých ulicích jsou předmětem hodnocení vakustické studie a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

4. Úkolem zpracovatele posudku není zdůvodňovat předložení záměru ani zdůvodňovat možnost uvažovaného budoucího prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 letiště - viz i komentář v bodě ad a) 5. tohoto vypořádání vyjádření.

Komentář týkající se možného budoucího prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 letiště byl v posudku uveden jako reakce na vyjádření obdržené k dokumentaci, ve kterých bylo uvedeno (ve vztahu k obavám o provozování noční tramvajové linky), že k tomu dojde po prodloužení linky k terminálu letišti a že tudíž tvrzení v dokumentaci o nepoužívání linky pasažéry letiště je nedůvěryhodné a ekonomicky nesmyslné. Proto bylo v posudku uvedeno: *„Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nepředpokládá provozování noční tramvajové linky ani po prodloužení trati k Terminálu 3 letiště (i po event. prodloužení tramvajové trati bude třeba noční autobusovou linkou obsloužit Terminály 1 a 2 letiště, zajistit tangenciální propojení s Petřinami a Smíchovem s dalším pokračováním do centra města tak, jako to v současnosti zajišťuje autobusová linka 510). Zavedení noční tramvajové linky k Terminálu 3 letiště proto nebude potřeba.“.*

Tvrzení v dokumentaci není zcela přesné. Po prodloužení tramvajové trati lze předpokládat její využití pasažéry Terminálu 3 (soukromé lety). Pro pasažéry letecké přepravy Terminálů 1 a 2 však vzhledem k nutnosti přestupu na další druh dopravy s cílem u těchto terminálů není využití tramvaje výhodné.“.

5. S prodloužením metra na Letiště a tedy i do lokality Dědina se vsoučasnosti neuvažuje. Železniční spojení Praha – Kladno s odbočkou na Letiště přímo lokalitu Dědina neobsluhuje. Pro obyvatele Dědiny bude železniční spojení atraktivní v případě prodloužení tramvaje k Dlouhé Míle nebo případně k zastávce Praha Ruzyně.

Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto

v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

6. Křižovatka U Silnice - Evropská sníží zatížení křižovatky Vlastina - Evropská, takže v součtu vlivů bude dopravní situace na ulici Evropská z tohoto hlediska beze změny. Odbočující tramvaj využívá především mezery v signálním plánu světelně řízené křižovatky, které budou vznikat při sledu jednotlivých fází. Všechny světelně řízené křižovatky jsou kapacitně posouzeny na špičkovou hodinu.

Vzhledem k obsahu vyjádření se dále odkazuje na komentář v bodech ad a) 1. a ad a) 3. tohoto vypořádání vyjádření.

ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

1.15. Vyjádření paní Zdeňky Bostlové
(ze dne 25. 1. 2015)

Podstata vyjádření

- a) V posudku úplně chybí event. náhradní zajištění dopravy současných autobusových linek 108, 225, 179 (podle přiloženého vyjádření Regionálního organizátora Pražské integrované dopravy se po případném zprovoznění tramvajové trati předpokládá, že autobusová tangenciální spojení Dědiny s Řepy, Ruzyně a Jihozápadním Městem zůstanou zachována, stejně tak zůstane zachován i provoz linky 119). Z vyjádření vyplývá, že nejenže nedojde ke snížení hlukosti cca o 1 dB v ulici Vlastina, ale naopak současná hlukost by vzrostla ještě o provoz tramvaje.
- b) Na veřejném projednání jste uvedl, že rychlost v ulici Vlastina bude v některých úsecích snížena na 30 km/hod, někde na 10 km/hod, tzn. jak pro automobily, tak pro tramvaj. To představuje velké zdržení dopravy cestujících ke stanici metra, komfort pro cestující žádný nevznikne. Tramvajová trať, která by vedla v bezprostřední blízkosti obytných domů, by těmto obyvatelům přinesla pouze větší hlukost (v některých úsecích by cestující z tramvaje mohli „nahlížet“ do bytů obyvatel).

Vypořádání vyjádření

ad a) Dokumentace vycházela z údajů o provozu autobusů MHD před a po prodloužení tramvajové trati, které jsou uvedeny v Tab. B.17., resp. Tab. C.12. (na str. 67, resp. na str. 116 dokumentace). V akustické studii, která je přílohou č. 4 dokumentace, jsou tyto údaje uvedeny na str. 11. K dispozici byly počty autobusů MHD, nikoliv jednotlivé linky autobusů MHD. Předpokládá se, že souběžně s tramvajovou tratí budou vedeny autobusové linky zajišťující přepravní vztahy, které nepokryje nová tramvajová trať – konkrétní linkové vedení navrhne Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID) ve spolupráci s Městskou částí Praha 6 (systémově ROPID předpokládá vedení autobusové linky do oblasti Praha 13 a 17, autobusovou linku pro spojení s oblastí Staré Ruzyně a Bílé Hory, metrobusovou linku směrem na letiště a do oblasti nemocnice Motol).

Z údajů uvedených v dokumentaci, resp. akustické studii, vyplývá, že v ulici Vlastina dojde ve většině výpočtových bodů ve sledovaných letech 2016 a 2020 k poklesu celkové hlukové zátěže, a to vlivem poklesu automobilové zátěže, protihlukových opatření - položení nízkohlučného asfaltu, změn dispozic silničních úseků (příslušné údaje jsou podrobně uvedeny v akustické studii v Tab. 14., resp. Tab. 16.). Přitom v řadě výpočtových bodů je pokles hlukové zátěže daleko výraznější než ve vyjádření uváděný pokles o 1 dB (zde došlo zřejmě k nedorozumění). Pro úplnost se dále uvádí, že v několika výpočtových bodech, byl zaznamenán nárůst hlukové zátěže, avšak v žádném z těchto výpočtových bodů nedojde k překročení hygienických limitů hluku.

Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže).

Relevantní opatření týkající se snížení akustické zátěže jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání.

- ad b) Na veřejném projednání bylo z úrovně oznamovatele záměru vysvětleno (na základě zadaného dotazu zástupce Hygienické stanice hl. m. Prahy), že rychlost 30 km/h tramvaje i automobilů je uvažována v ulici Vlastina výseku Evropská – U Silnice. Rychlost 10 km/h je uvažována pouze u tramvaje, a to v ulici Evropská výseku délky 100 m mezi výhybkami do tramvajové smyčky Divoká Šárka a zastávkou Divoká Šárka. Důvodem je maximální možná rychlost průjezdu tramvaje přes hroty výhybek a blízkost tramvajové zastávky, kde tramvaj zastavuje. Pokud se jedná o hlukovou zátěž, odkazuje se na komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

1.16. Vyjádření pana Josefa Heřmánka
(ze dne 7. 12. 2014)

Podstata vyjádření

- a) Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky.
1. Posudek se nezabývá obavami obyvatel, že plánovaná křižovatka ulic U Silnice - Evropská výrazně zhorší kvalitu bydlení tranzitní dopravou. Tvrdí, že tranzitní dopravě zabrání četné přednosti zprava. Argument je zcela nedostatečný (navíc zkopírovaný z dokumentace, což je skandální).
 2. Autor posudku nebere v potaz plánovanou výstavbu tzv. superměsta pro 15 000 lidí. To opět svědčí o jeho nekompetentnosti. Nepředpokládá žádný vztah mezi superměstem a křižovatkou co do hluku a vlivu na kvalitu ovzduší.
 3. Plánovaná tramvajová trať má v budoucnu vést až k Terminálu 3. Předpokládat, že lidé, kteří užívají soukromých leteckých prostředků, budou cestovat městskou hromadnou dopravou je naivní. Odůvodňovat záměr vést tramvaj až k Terminálu 3 tím, že ji využijí letečtí pasažéři, je nesmyslné.
 4. V posudku se autor vyhýbá oprávněným obavám z toho, že křížení tramvajové trati z Evropské do ulice Vlastina povede k zásadnímu zhoršení dopravní situace (již teď se v ranních špičkách fronty táhnou od Divoké Šárky až k Dědině).
- b) Obavy obyvatel z výrazného zhoršení kvality bydlení hlukem a znečištěním ovzduší nejsou v posudku dostatečně zohledněny. Nejsou rovněž zohledněny plány tzv. superměsta. Zpracování posudku vzbuzuje oprávněné pochybnosti o autorově kompetenci.

Vypořádání vyjádření

- ad a) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.
1. Jedná se o nedorozumění, resp. o vytržení textu uvedeného v posudku z kontextu. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy. Odstavec týkající se předmětné problematiky totiž začíná textem: „*Pokud se jedná o obavu z tranzitní dopravy, může panovat u varianty 1 řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská).*“. Teprve potom je uveden kritizovaný text z dokumentace, který byl použit jako argumentace v rámci úvodu dokumentace při vypořádání vyjádření obdržení k oznámení záměru (zákon č. 100/2001 Sb. nezakazuje zpracovateli posudku používat text uvedený v dokumentaci, naopak používání textu z dokumentace je běžné, např. i při stanovení podmínek návrhu stanoviska). Dále je v posudku kromě jiného uvedeno (a to právě ve vztahu k připuštění obav z tranzitní dopravy), že pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic) s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení akustické studie a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

2. Vyjádření není korektní, popřípadě se jedná o nedorozumění, neboť v posudku je v předmětné věci uvedeno následující: *„V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry, která byla i předmětem vyjádření obdržených k dokumentaci, se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).“.*

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry v zájmovém území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou v řadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

Pokud se jedná o problematiku dopravního zatížení, odkazuje se i na komentář v bodě ad a) 1. tohoto vypořádání vyjádření.

3. Úkolem zpracovatele posudku není zdůvodňovat předložení záměru ani zdůvodňovat možnost uvažovaného budoucího prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 letiště - viz i komentář v bodě ad a) 5. tohoto vypořádání vyjádření.

Komentář týkající se možného budoucího prodloužení tramvajové trati k Terminálu 3 letiště byl v posudku uveden jako reakce na vyjádření obdržená k dokumentaci, ve kterých bylo uvedeno (ve vztahu k obavám o provozování noční tramvajové linky), že k tomu dojde po prodloužení linky k terminálu letišti a že tudíž tvrzení v dokumentaci o nepoužívání linky pasažéry letiště je nedůvěryhodné a ekonomicky nesmyslné. Proto bylo v posudku uvedeno: *„Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nepředpokládá provozování noční tramvajové linky ani po prodloužení trati k Terminálu 3 letiště (i po event. prodloužení tramvajové trati noční autobusovou linkou obsloužit Terminály 1 a 2 letiště, zajistit tangenciální propojení s Petřinami a Smíchovem s dalším pokračováním do centra města tak, jako to v současnosti zajišťuje autobusová linka 510). Zavedení noční tramvajové linky k Terminálu 3 letiště proto nebude potřeba.“*

Tvrzení v dokumentaci není zcela přesné. Po prodloužení tramvajové trati lze předpokládat její využití pasažéry Terminálu 3 (soukromé lety). Pro pasažéry letecké přepravy Terminálů 1 a 2 však vzhledem k nutnosti přestupu na další druh dopravy s cílem u těchto terminálů není využití tramvaje výhodné.“.

4. Křižovatka U Silnice - Evropská sníží zatížení křižovatky Vlastina - Evropská, takže v součtu vlivů bude dopravní situace na ulici Evropská z tohoto hlediska beze změny. Odbočující tramvaj využívá především mezery v signálním plánu světelně řízené křižovatky, které budou vznikat při sledu jednotlivých fází. Všechny světelně řízené křižovatky jsou kapacitně posouzeny na špičkovou hodinu. Vzhledem k tomu, že dopravně inženýrské podklady byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy), lze údaje o intenzitách dopravy považovat za oficiální. Pokud jde o vlivy výhledového dopravního režimu, odkazuje se na komentář v bodě ad a) 1. tohoto vypořádání vyjádření.

ad b) Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) tohoto vypořádání vyjádření.

1.17. Vyjádření paní Hany Honzákové
(ze dne 11. 1. 2015)

Podstata vyjádření

Žádám o odmítnutí požadavku a stanoviska rady MČ Praha 6, která požaduje upuštění od zřízení křižovatky z ulice Navigátorů/U Silnice a požaduje zachování plného průjezdu ulice Vlastina (rada nejednala se zástupci vlastníků SVJ sídliště Na Dědině a podpořila pouze vyjádření obyvatel v lokalitě Navigátorů/U Silnice a celou zátěž přenáší na obyvatele sídliště Na Dědině).

Vypořádání vyjádření

Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.

Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinam přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždování spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zastavbou.

Ve vztahu k průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. (vyjádření obdržенých k oznámení záměru) byly v dokumentaci předloženy dvě varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích (varianta 1 s úplným zneprůjezdněním ulice Vlastina a varianta 2 s částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina).

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

1.18. Vyjádření pana Ing. Milana Hůle
(ze dne 8. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky:

1. Posudek neřeší jednu z klíčových námitek občanů – obavy z dramatického nárůstu tranzitní dopravy vybudováním křižovatky mezi ulicemi navigátorů a Evropskou. Vybudováním křižovatky by způsobilo nárůst tranzitní dopravy v oblasti ulic U Silnice, Radčína, Mladčína, Častavina, čímž by došlo k dramatickému zhoršení podmínek života obyvatel. Proč není možné zachovat dopravu v ulici Vlastina, není vysvětleno. Vybudování křižovatky považují nadále za nesmyslné a naprosto nevhodné. Jako neadekvátní rovněž považují spojovat vybudování křižovatky s projektem tramvajové trati, protože event. environmentální přínosy projektu budou znehodnoceny devastací životního prostředí zvýšenou tranzitní dopravou. Požadují přepracování posudku a zejména přehodnocení záměru vybudování křižovatky ulic Evropská a Navigátorů v jakékoli podobě.
2. Autor posudku neřeší vliv dramatických změn, které jsou pro oblast plánovány. Jedním ze zásadních důvodů pro křižovatku považují přípravu oblasti pro projekt tzv. superměsta (křižovatka má sloužit jako brána do superměsta). Proto je nezbytné, aby se autor posudku mnohem detailněji vypořádal s hrozbami budoucích projektů relevantních pro oblast (posudek např. neřeší plánovanou výstavbu obchodního centra v prostoru Dmlovská, Evropská včetně parkoviště s 340 místy). Požadují přepracovat posudek a detailně se vypořádat se všemi relevantními vlivy na životní prostředí v oblasti.
3. Neprůjezdná nebo jednosměrná Vlastina v úseku Evropská - U Silnice – není dostatečným způsobem vysvětlen důvod a prozkoumány vlivy tohoto kroku na změny v dopravě v oblasti (je více než podivné přerušit či zjednosměrnit hlavní páteřní komunikaci Vlastina a dopravu přesměrovat do úzkých uliček vilových čtvrtí a zcela změnit dopravní poměry v oblasti. Pohledem na situaci je jasné, že jde pouze o přesun stávajícího křížení ulic Vlastina - Evropská z „náměstíčka“ do klidové oblasti o cca 1 km výše směrem na letiště na místo nově plánované křižovatky ulic Evropská - Navigátorů.

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

ad 1. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy bylo zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.

Pokud se jedná o ulici Vlastina, na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.

Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinam přeložit);

- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždování spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení vakustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména vakustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

- ad 2. Vyjádření není korektní, popřípadě se jedná o nedorozumění, neboť v posudku je v předmětné věci uvedeno následující: „*V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry, která byla i předmětem vyjádření obdržených k dokumentaci, se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).“.*

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry vzájemném území, jejichž parametry nejsou vsoučasné době přesně známy, budou vřadě případů podléhat posuzování podle zákona č.100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

ad 3. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad 1. tohoto vypořádání vyjádření.

1.19. Vyjádření paní Barbory Humení a pana Romana Humení
(ze dne 5. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Podáváme nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky:

1. Úbytek parkovacích míst.
2. Zvýšená hlučnost v klidné oblasti.
3. Vysoké finanční náklady (zamezte zbytečnému utrácení peněz za „něco“ o co lidé, občané, voliči vůbec nestojí!).

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

ad 1. Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

ad 2. Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení vakustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména vakustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

ad 3. Vzhledem k tomu, že posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nehodnotí finanční náklady záměru, je vyjádření ponecháno bez dalšího komentáře.

1.20. Vyjádření pana Josefa Jůzy
(ze dne 17. 11. 2014 a ze dne 15. 1. 2015)

Podstata vyjádření

a) Výhrady k vypořádání připomínek k dokumentaci:

1. Zdůvodnění umístění autobusových zastávek Ciolkovského a Sídliště Na Dědině v jízdním pruhu se nijak nesnaží vyvracet existenci negativních vlivů, které jsem uváděl (nadbytečné zastavování a rozjíždění dalších motorových vozidel se zvýšením hluku a emisí, zdržení ostatních účastníků silničního provozu, omezení možnosti řidičů autobusů čekat na odjezd podle jízdního řádu, v případě čekání na odjezd vytrubování řidiči čekajících vozidel) ani je nekomentuje.

Nesouhlasím s vypořádáním připomínky, protože se nezabývá věcnými důvody proti zastávce v jízdním pruhu, pouze se místo toho odkazuje na normu, která ve skutečnosti zastávky v jízdním pruhu před sdruženými neupřednostňuje. Trvám na požadavku zastávek sdružených pro tramvaje i autobusy a v délce minimálně 55 m v souladu s Manuálem veřejných prostranství hl. m. Prahy.

Námítka proti zastávkám autobusů v jízdních pruzích je vypořádána tak, že s věcnými argumenty autor posudku nijak nepolemizuje, pouze odkazuje na normu (tedy dokument v současnosti veřejnosti

omezeně dostupný kvůli zpoplatňování) bez citace ustanovení, které by zastávku v jízdních pruzích upřednostňovalo před sdruženou zastávkou. Při nahlédnutí do normy jsem však zjistil, že ta zastávku v jízdním pruhu oproti sdružené na žádném typu komunikace neupřednostňuje. Připomínku tedy považuji za nevypořádanou a upozorňuji, že kvůli nedostatečnému vypořádání připomínek a hodnocení vlivů bylo nedávno zrušeno ministerstvem stanovisko EIA kletišti (Vodochody) nebo soudem v zásadách územního rozvoje Středočeského kraje koridor pro dálnici 03.

2. Ve vztahu k uzlu Divoká Šárka – nezastavování v místech styku linek vede k nutnosti zbytečně delšího cestování městskou dopravou zpět nebo kupředu na místo přestupu, popřípadě delší trasou přes přetížené centrum města do konečného cíle cesty. Podle ČSN 73 6425-2 (článku 5.4.1.) by v místě přestupních uzlů měly být zastávky zřízeny. Nezbyvá, než abych ve zpřesněné podobě opakoval požadavek, aby řešení zastávek v Divoké Šárce umožnilo i přestup z autobusových linek ze směrů Kladno, Slaný, Louny, Most a Chomutov na MHD zejména na tangenciální linky ve směru do staré Ruzyně a Řep, ale i na zastávkové linky MHD dále do centra a na Petřiny, i v opačném směru (požadavek zahrnuje dostatečnou kapacitu zastávek).

Odkazem na normu ale autor posudku upoutal pozornost na to, že se i podle ní mají zřizovat přestupní zastávky na místech styku nebo křížení přepravních proudů. Ostatně zní to logicky a není to snad potřeba dokazovat, podobně jako skutečnost, že nezřízení zastávek v takových místech vyvolává jinak zbytečné další cesty po městě zpět na potenciálního přestupu nebo oklikou. Od stanice metra Veleslavín zmíněné ve vypořádání bude v tangenciální směru spojení metrem jen dvě stanice a není z něj přímý přestup na hlavní radiální tratě Bělohorskou a Plzeňskou ulicí ani linku B metra, na většinu míst by byl nutný další přestup. Nelze je proto považovat za plnohodnotné. Jediným plnohodnotným uzlem dostupným při příjezdu z R7 bez citelného prodloužení jízdní doby je právě jen Divoká Šárka. Ve vypořádání se připomíná, že bude i nadále zajištěn přestup ze všech vnějších autobusových linek na linku 119, ale ta jede souběžně s nimi. Nezajištění možnosti přestupu v hlavním místě styku s tangenciálními linkami MHD v Divoké Šárce by tedy výrazně poškodilo spojení z vnějších oblastí do západní části Prahy.

Ještě doplním k údajné nemožnosti umístit zastávku meziměstských autobusů v Divoké Šárce blíže tangenciálním linkám než u hřbitova: Směrem z centra se mi jeví použitelné místo hned u křižovatky s Vlastinou na místě roští, pod kterým objekt Pražské plynárenské vypadající jako malá čerpací stanice, tedy na kraji pozemku 1087/1, patřícího naneštěstí firmě McDonald ČR (jinými slovy, v prodloužení odbočovacího pruhu k McDonalds, který ostatně zkrátil původní zastávkový prostor). Odtud by nebylo daleko na sdružené zastávky MHD, kde by měly snad stavět i tangenciální linky.

- b) Ačkoli považuji za prospěšné a žádoucí prodloužení tramvajové trati přes sídliště Na Dědině, popsané řešení uspokojivě neřeší zatížení vedlejších ulic, nadto vinou nevhodného řešení zastávek převažují oproti současnému stavu zhoršení dopravy nad přínosy trati. Bez nápravy, mimo jiné úpravou zastávek podle výše uvedených bodů by bylo přijatelnější záměr nerealizovat.

Vypořádání vyjádření

- ad a) K jednotlivým připomínkám se na základě vyžádaných údajů a v návaznosti na vypořádání vyjádření k dokumentaci uvádí následující.

1. ČSN 73 6422-1 v kapitole 6.1.1 odst. b) výslovně uvádí, že vintravilánu se bez ohledu na kapacitu komunikace upřednostňuje zastávka v jízdním pruhu. Lze ovšem souhlasit s tím, že to nemůže být jediný argument pro navržené řešení (čemuž odpovídá i formulace v uvedené ČSN, že toto řešení upřednostňuje). Stejně tak Manuál veřejného prostoru sdruženou zastávku „doporučuje“. Navržené řešení závisí tedy především na zvážení všech pro a proti v konkrétním místě. I přes uváděné protiargumenty ve vyjádření se však zastávka v jízdním pruhu jeví v daném případě jako výhodnější, a to zejména proto, že většina uváděných negativ má i sdružená zastávka. Řešení zastávek bude dále upřesněno v rámci další přípravy záměru v dokumentaci záměru pro územní řízení.

Zastávka v jízdním pruhu:

- Zastávka autobusu v jízdním pruhu nejlépe preferuje MHD oproti automobilům. Důsledkem preference je samozřejmě omezování a zpomalování automobilů, což je účel většiny dopravně regulačních opatření ve městech. Díky tomuto omezení se stane ulice Vlastina méně atraktivní pro tranzitní dopravu.
- Nejedná se o zastávku určenou pro vyrovnání odchylek z jízdního řádu.
- Autobus nemusí najíždět na tramvajové těleso před zastávkou. Při najíždění na tramvajové těleso musí autobus dávat přednost tramvajím při rozhledových poměrech

zajištěných pouze zpětným zrcátkem. Najíždění na tramvajové těleso je nekomfortní pro cestující.

- Autobus nemusí sjíždět z tramvajového tělesa a nemusí si vyžadovat přednost před vozidly v jízdním pruhu.
- Komfort cestujících při vystupování z autobusu přímo na chodník. U většiny cestujících se nepředpokládá přestup mezi tramvají a autobusem.
- Vyšší bezpečnost všech účastníků silničního provozu. Z hlediska bezpečnosti dopravy se pro všechny účastníky jedná o jednoznačnou a srozumitelnou dopravní situaci.

Sdružená zastávka:

- Výhodnější přestupní vazba.
- Vzájemné zdržování autobusových a tramvajových linek.
- Cestující jsou nuceni přecházet vozovku, větší riziko střetu chodce s automobilem a zároveň zdržování automobilové dopravy.
- Autobusy musí najíždět na tramvajové těleso (nevýhody jsou uvedeny výše).
- Sjíždění autobusu z tramvajového tělesa je z hlediska dopravní bezpečnosti rizikový manévr. Z hlediska preference MHD by bylo vhodné vyznačit přednost sjíždějícího autobusu, což je v praxi nevýhodné řešení, protože zcela neodpovídá psychologické přednosti a přednost je proto často nerespektována. Bezpečnější řešení je neupřednostňovat autobus při sjezdu z tramvajového tělesa, ale potom je zvýhodněna individuální automobilová doprava.
- K zastavování automobilů bude také docházet (při přecházení chodců a při sjíždění autobusu) tak jako u zastávky v jízdním pruhu, avšak navíc nastane výrazně větší množství nepředvídatelných kolizních situací).

Ve vztahu k výše uvedeným charakteristikám týkajícím se zastávky v jízdním pruhu a sdružené zastávky nebylo v posudku ani reagováno na aspekt životního prostředí, neboť vyhodnocení, resp. porovnání, vlivů na životní prostředí by v těchto případech bylo velmi problematické, spíše spekulativní).

2. V zastávce Divoká Šárka se předpokládá zastavování autobusů MHD. Dizkuze se ze strany Regionálního organizátora pražské integrované dopravy vedou u stanicování meziměstských autobusů, které nejsou integrovány v pražské integrované dopravě.

Autobusové linky ze směru od Chomutova, Slaného a Loun v současnosti využívají zastávku Dědina a dále jsou ukončeny buď u stanice metra Dejvická nebo na Florenci. V zastávce Divoká Šárka zastavují autobusové linky ze směru od Kladna (A22, A23, A55, A56 a A57).

Prostorové podmínky neumožňují navrhnout delší zastávku tramvaje Divoká Šárka, stejně tak neumožňují vytvořit poblíž samostatnou autobusovou zastávku. Na jaře roku 2015 bude zprovozněna stanice metra Veleslavín. Proto je v současnosti předpokládán přestup z příměstských a městských autobusových linek na kolejovou dopravu v nové stanici metra Veleslavín.

Linky A22, A23 a A56 budou mít zajištěnou také přestupní vazbu na tangenciální autobusovou linku 179 v autobusových zastávkách Letiště Václava Havla, U hangáru, Terminál 3, K letišti a na linku 119 všechny vnější autobusové linky v zastávce Dědina.

Vytipované místo na autobusovou zastávku na pozemku č. 1087/1 nelze pro zastávku využít, protože nelze zřízovat zastávku v prostoru křižovatky.

Které autobusové linky budou nakonec zastavovat v zastávce Divoká Šárka bude dále upřesňováno Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy ve spolupráci s městskou částí a provozovateli autobusové dopravy. V principu budou upřednostněny linky MHD a PID. Ve směru do centra je stanicování meziměstských a mezinárodních autobusových linek spíše možné, protože cestující z autobusu vystupují a nedochází tak ke zdržení při odbavování jízdních dokladů.

- ad b) Vzhledem k tomu, že dopravně inženýrské podklady byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy), lze údaje o intenzitách dopravy považovat za oficiální.

Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení vakustické studie a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik

a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména vakustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

1.21. Vyjádření paní Ing. Věry Koutníkové a paní Ing. Dagmar Lingerové
(ze dne 5. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Po seznámení s projektovou dokumentací na Metroprojektu podporujeme projektovou variantu 2, která řeší připomínky a návrhy většiny občanů sídliště Dědina (tato varianta řeší oboustrannou průjezdnost automobilů a autobusů v úseku ulic Vlastina – U Silnice – Evropská). Automobilová stání budou dle informací řešena s výstavbou tramvajové trati. Zásadně nesouhlasíme s návrhem nástavby nad stávajícím stání. Je třeba vzít v úvahu i budoucí dostavbu sídliště Dědina.

Vypořádání vyjádření

Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (v úseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.

Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);
- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinam přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánům, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždění spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou.

Ve vztahu k průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. (vyjádření obdrženo k oznámení záměru) byly v dokumentaci předloženy dvě varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích (varianta 1 s úplným zneprůjezdněním ulice Vlastina a varianta 2 s částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina).

Pokud se jedná o řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích, který byl v dokumentaci předložen ve dvou variantách (ve variantě 1 a 2), z hlediska výhradně vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví lze na základě provedeného hodnocení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví konstatovat, že obě varianty jsou prakticky rovnocenné (z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví nelze u předložených variant stanovit jednoznačnou preferenci) a při respektování příslušných opatření k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví jsou proto obě předložené varianty z tohoto hlediska přijatelné, resp. realizovatelné. Z výše uvedeného je zároveň zřejmé, že konečný výběr varianty

řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích bude záležet na jiných než environmentálních kritériích a že musí být řešen v rámci další přípravy záměru pro následné řízení, ve kterém se bude rozhodovat o povolení záměru, tj. v rámci dokumentace záměru pro územní řízení.

Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přítom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu – např. OC Šestka nebo podle studií k záměru – např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje – Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti (vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry v zájmovém území, jejichž parametry nejsou v současné době přesně známy, budou v řadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

1.22. Vyjádření pana Mgr. Jana Rybáře, PhD., MLitt
(ze dne 5. 5. 2014)

Podstata vyjádření

a) Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky:

1. Posudek se nezabývá většinou klíčových bodů, na které poukazovali občané.
 - i. Zavlečení tranzitní dopravy do oblasti – to posudek neřeší a bagatelizuje zjevná fakta.
 - ii. Zásadní dopady, které budou mít na životní prostředí změny v dopravní situaci související s novou křižovatkou otevírající přístup pro nové developerské projekty – to posudek neřeší a jeho nepřímým závěrem je, že výstavby čtvrtí pro výhledově 15 000 lidí nezvýší dopravní zátěž v oblasti.
 - iii. Obecné obavy občanů, že projekt nedostatečně reflektuje jejich touhu zachovat kvalitu života v oblasti – to posudek neřeší, nebere např. v potaz, že rušení parkovacích míst bude znamenat zvýšení pohybu vozidel v oblasti při hledání parkovacích míst).
 - iv. Parkování na sídlišti Dědina – to posudek řeší, avšak některé klíčové oblasti ponechává otevřené. Klíčovým недостатkem posudku tedy je, že nenaplnuje svůj smysl: posoudit reálně a nezaujatě, jaké dopady bude projekt mít na život místních občanů.
2. Posudek bez odkazu na předlohu doslova přejímá klíčovou pasáž z dokumentace (je uveden text na str. 10 dokumentace a textu na str. 24 posudku).

3. Posudek odmítá vzít v potaz připravované developerské projekty.
 4. Není uspokojivě řešena koncepčnost celého projektu (proč je třeba budovat tramvaj a především proč není možné zachovat obousměrný provoz v ulici Vlastina).
 5. Návrh stanoviska neobsahuje některé klíčové požadavky občanů i dalších subjektů (budování parkovacích kapacit, zklidnění dopravy v těsné blízkosti zón se změnou dopravních režimů).
- b) Vzhledem k uvedeným nedostatkům má posudek velmi zásadní a nespochybnitelné nedostatky, které je nutné dopracovat tak, aby lépe odrážel smysl a literu zákona a především zájmy občanů.

Vypořádání vyjádření

ad a) K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

1. Pokud jde o klíčové body, na které poukazovali občané:

- i. Jedná se o nedorozumění, resp. o vytržení textu uvedeného v posudku z kontextu. V posudku (viz např. str. 24) se naopak (na rozdíl od dokumentace) přisvědčuje obavám z tranzitní dopravy. Odstavec týkající se předmětné problematiky totiž začíná textem: „*Pokud se jedná o obavu z tranzitní dopravy, může panovat u varianty I řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích. Řešené území je však ohraničeno relativně kapacitními trasami (Evropská, Drnovská).*“. Teprve potom je uveden kritizovaný text z dokumentace, který byl použit jako argumentace v rámci úvodu dokumentace při vypořádání vyjádření obdržení k oznámení záměru (zákon č. 100/2001 Sb. nezakazuje zpracovateli posudku používat text uvedený v dokumentaci, naopak používání textu z dokumentace je běžné, např. i při stanovení podmínek návrhu stanoviska). Dále je v posudku kromě jiného uvedeno (a to právě ve vztahu k připsání obav z tranzitní dopravy), že pokud by se přesto po realizaci záměru identifikoval tranzit vůči danému území, může být na vzniklou situaci reagováno změnou dopravního značení tak, aby byly tyto event. negativní dopady eliminovány (např. zjednosměrněním ulic) s tím, že relevantní opatření týkající se řešení event. zvýšené tranzitní dopravy je zahrnuto do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí.
- ii. Vyjádření není korektní, popřípadě se jedná o nedorozumění, neboť v posudku je v předmětné věci uvedeno následující: „*V případě problematiky možnosti kumulace posuzovaného záměru s jinými záměry, která byla i předmětem vyjádření obdržení k dokumentaci, se z věcného hlediska jedná především o problematiku výhledových záměrů, které mohou potenciálně ovlivnit intenzitu dopravy na komunikační síti v zájmovém území a tím ovlivnit zejména čistotu ovzduší a akustickou situaci. Na základě vyžádaných údajů se uvádí, že v dopravně inženýrských podkladech pro výhledový stav naplnění platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, které jsou součástí přílohy č. 8 dokumentace, jsou takovéto záměry, resp. příslušné intenzity dopravy, zahrnuty (přitom v časovém horizontu roku 2016 nelze realizaci těchto záměrů očekávat). Pro areál Ministerstva obrany a plochy skladových areálů dosud není jednoznačně stabilizováno jejich konkrétní výhledové využití a zdrojové hodnoty z těchto území jsou proto do výpočtů odvozeny z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy (pokud totiž není pro dané území schválena dokumentace zástavby, nelze do území započítávat záměry, kterých může být i více pro stejnou lokalitu). Obdobně jsou do výhledového modelového zatížení komunikační sítě automobilovou dopravou zahrnuty zdrojové hodnoty dalších relevantních záměrů – záměry jsou do výpočtů zahrnuty buď podle stavu - např. OC Šestka nebo podle studií k záměru - např. OC Bořislavka, AFI Vokovice, Prague Airport Park (tam, kde nejsou v současné době známy konkrétní záměry, se vychází z funkčních ploch výhledového období platného Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy). V této souvislosti se dále uvádí, že dopravní prognóza zahrnuje jednak rostoucí poptávku po dopravě, jednak i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Zároveň je ve výpočtech výhledového zatížení komunikační sítě zohledněn předpokládaný rozvoj města i regionu (dopravní model není ohraničen hranicemi hl. m. Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje - Pražský region, a v dopravních vazbách je tedy podchycena silná vazba mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem). Protože ve výhledovém modelu odvozeném z platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy), jedná se spíše o výsledky na straně bezpečnosti*

(vypočtené hodnoty intenzit zatížení vybraných komunikací jsou tedy horními odhady hodnot skutečných).“.

Pro úplnost se dále uvádí, že výhledové záměry vzájemném území, jejichž parametry nejsou vsoučasné době přesně známy, budou vřadě případů podléhat posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. a budou tedy hodnoceny ve vztahu ke stavu životního prostředí v době jejich oznámení, tj. budou limitovány i stavem jednotlivých složek a charakteristik životního prostředí.

- iii. Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení vakustické studii a modelovým hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzovaným záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedené v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).

Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

- iv. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodech ad a) 1. i., ii. a iii. tohoto vypořádání s tím, že dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem.

Posudek ocenil dokumentaci v dané etapě přípravy záměru jako dostačující k možnosti posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, formulovat návrh stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, a ukončit posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb.

2. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 1. i. tohoto vypořádání vyjádření.
3. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad a) 1. ii. tohoto vypořádání vyjádření.
4. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru uvádí, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

Na základě vyžádaných údajů se dále uvádí, že v rámci přípravy záměru bylo od plného průjezdu ulice Vlastina (výseku U Silnice – Evropská) upuštěno s ohledem na následující omezení.

Prostorové podmínky neumožňují zřídit samostatné jízdní pruhy podél tramvajové trati, a to z následujících důvodů:

- nevhodné přiblížení vozovky k obytným domům;
- nutné zrušení oboustranných pásů zeleně (stromová alej by nemohla být obnovena);

- zúžení chodníků není možné (jejich šířka je zcela využita pro vedení inženýrských sítí, které nelze jinam přeložit);
- v kolizních místech nelze vymístit inženýrské sítě (zmenšení prostoru pro jejich vedení);
- není prostor pro umístění sloupů trakčního vedení;
- další úbytek parkovacích stání (v tomto úseku by nemohla být vůbec zřízena).

Z výše uvedených důvodů lze tramvajovou trať umístit pouze do úrovně vozovky. Společný provoz tramvají a automobilové dopravy v obou směrech v ulici Vlastina je pak nevhodný také z následujících důvodů:

- nelze zajistit preference MHD (tramvají i autobusů);
- nedostatečná plynulost a spolehlivost provozu tramvajové dopravy (automobilová doprava bude zhoršovat průjezdnost pro tramvaje zejména ve špičkách pracovního dne);
- zhoršení bezpečnosti pro účastníky provozu;
- nelze zřídit zastávku Vlastina ve směru do centra ve vhodné poloze (směrový oblouk, který začíná cca 50 m za křižovatkou s ulicí Hostouňská není vhodný pro umístění zastávky na jeho vnější straně z důvodu zajištění rozhledu, poloha zastávky blíže směrem do centra je nevhodná pro dopravní obsluhu);
- nedostatečná kapacita křižovatkového uzlu Evropská – Vlastina (zejména krátký mezikřižovatkový úsek mezi vjezdem do ulice Evropská a křižovatkou Nová Šárka – Vlastina – Ke Džbánů, fronta vozidel by v dopravních špičkách zasahovala až do zmíněné křižovatky, což je z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu nevhodné).

Docházelo by tedy k dopravním kongescím a ke zdržení všech účastníků silničního provozu včetně zpoždování spojů MHD se soustředěním veškerých nepříznivých vlivů z dopravy do úzkého uličního profilu s obytnou zástavbou.

Ve vztahu k průběhu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. (vyjádření obdržených k oznámení záměru) byly v dokumentaci předloženy dvě varianty řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích (varianta 1 s úplným zneprůjezdněním ulice Vlastina a varianta 2 s částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina).

5. Relevantní opatření týkající se prevence a omezení potenciálních nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (včetně opatření týkajících se náhrady parkovacích stání a zamezení dopravnímu tranzitu nevyšších intenzitách) jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

ad b) Dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 100/2001 Sb. a věnuje se všem zásadním aspektům vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví spojeným s posuzovaným záměrem. Posudek byl zpracován v souladu s příslušnými ustanoveními zákona č. 100/2001 Sb. a v rámci návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, stanovil podmínky k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví.

Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví resultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.

1.23. Vyjádření pana Martina Šimáčka
(ze dne 4. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky.

1. Vedení tramvajové linky je v této lokalitě zbytečné a navíc nevhodné vzhledem k charakteru čtvrti (MHD je zajištěna autobusy).
2. Vedení tramvajové linky naruší výstavbou i provozem komfort bydlení mnoha obyvatel (hluk, zvýšení provozu, změny v dopravě).
3. Nouzové vyřešení automobilové dopravy jednosměrkami dopravu výrazně zkomplikuje a pro obyvatele bude neúnosné (komplikuje a prodlužuje cestu domů, dále zvyšuje dopravní zátěž).
4. Pro obyvatele se výrazně sníží komfort bydlení (domy byly stavěny tak, aby byla odcloňena hlučnost ulice Evropská a byly tedy otevřeny obytnými částmi do klidné lokality směrem k ulici Vlastina).
5. Záměr dále naruší dopravní přístupnost ulic pro sanitní vozy, hasiče a popeláře a zkomplikuje možnost parkování pro stávající obyvatele.
6. Zvýšení nepořádku a špíny oproti současnému stavu.

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

- ad 1. Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č.100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č.100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č.100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č.100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.
- ad 2. Z údajů uvedených v dokumentaci, resp. akustické studii, vyplývá, že v ulici Vlastina dojde ve většině výpočtových bodů ve sledovaných letech 2016 a 2020 k poklesu celkové hlukové zátěže, a to vlivem poklesu automobilové zátěže, protihlukových opatření - položení nízkohlučného asfaltu, změn dispozic silničních úseků (příslušné údaje jsou podrobně uvedeny v akustické studii v Tab. 14., resp. Tab. 16.). Přitom v řadě výpočtových bodů je pokles hlukové zátěže výrazný. Pro úplnost se dále uvádí, že v několika výpočtových bodech, byl zaznamenán nárůst hlukové zátěže, avšak v žádném z těchto výpočtových bodů nedojde k překročení hygienických limitů hluku. Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže). Z modelového hodnocení kvality ovzduší vyplývá, že v letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace záměru ani v jedné ze dvou posuzovaných variant výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích k překročení limitních hodnot průměrných ročních koncentrací sledovaných znečišťujících látek v žádném referenčním bodě. V obou variantách dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě, pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže (cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území).
- ad 3. Důsledkem navrženého dopravního řešení s úplným nebo částečným zneprůjezdněním ulice Vlastina je přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území (cesty rezidentů), které je však rovněž (kromě vlastní tramvajové trati) předmětem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. Vlivy výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích jsou předmětem hodnocení v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší a na jejich základech pak i předmětem hodnocení ve vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví (s využitím standardních modelů a metodik a s kvantifikací příslušných vlivů). Adekvátní pozornost byla věnována i dalším aspektům spojeným s posuzováním záměrem, především pak vlivu na dřeviny rostoucí mimo les. Z hodnocení provedeného v dokumentaci vyplývá, že přerozdělení vnitřních dopravních vztahů zájmového území je z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví při realizaci navržených opatření přijatelné (viz příslušné údaje uvedené zejména v akustické studii a modelovém hodnocení kvality ovzduší).
- ad 4. Vzhledem k obsahu vyjádření se odkazuje na komentář v bodě ad 2. tohoto vypořádání vyjádření.
- ad 5. Pro vozidla integrovaného záchranného systému zůstane ulice Vlastina průjezdná v obou variantách. Přístupnost okolních ulic se nezhorší. Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.
- ad 6. Pokud jde o etapu provozu, nelze při standardní údržbě a čištění komunikací předpokládat zvýšení nepořádku a špíny oproti současnému stavu. V případě etapy výstavby je pak třeba tomuto aspektu věnovat zvýšenou pozornost, a to dodržováním organizačních a technických opatření stanovených v rámci plánu organizace

výstavby. Relevantní opatření týkající se omezení vlivů vetapě výstavby jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

1.24. **Vyjádření paní PhDr. Milany Šimáčkové**
(ze dne 3. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky.

1. Vedení tramvajové linky je v této lokalitě zbytečné a navíc nevhodné vzhledem k charakteru čtvrti (MHD je zajištěna autobusy).
2. Vedení tramvajové linky naruší výstavbou i provozem komfort bydlení mnoha obyvatel (hluk, změny v dopravě).
3. Nouzové vyřešení automobilové dopravy jednosměrkami dopravu výrazně zkomplikuje a pro obyvatele bude neúnosné.
4. Pro obyvatele se výrazně sníží komfort bydlení (domy byly stavěny tak, aby byla odcloněna hlučnost ulice Evropská a byly tedy otevřeny obytnými částmi do klidné lokality směrem k ulici Vlastina).
5. Záměr dále naruší dopravní přístupnost ulic pro sanitní vozy, hasiče a popeláře a zkomplikuje možnost parkování pro stávající obyvatele.

Vypořádání vyjádření

Vzhledem k tomu, že vyjádření je prakticky identické s vyjádřením pana Martina Šimáčka, odkazuje se na výše uvedené vypořádání vyjádření pana Martina Šimáčka.

1.25. **Vyjádření pana Ing. Jaroslava Štrosa**
(ze dne 5. 12. 2014)

Podstata vyjádření

Podávám nesouhlasné vyjádření, posudek má následující nedostatky.

1. Vzhledem k provozu tramvají se výrazně zvyšuje riziko dopravní nehody při střetu tramvaje s chodci (princip přednosti tramvaje před chodci). To má zásadní vliv na zhoršení životního prostředí, tedy nahrazení prvku s vyšším bezpečnostním standardem pro občany prvkem s bezpečnostním standardem nižším.
2. Pokud projekt nevyhovuje kritériu náhrady zeleně, tak jednoznačně má vliv na zhoršení životního prostředí (do posuzované lokality nelze vysadit adekvátní náhradu zeleně v hodnotě kácených dřevin).
3. Stavba je proti zájmu občanů z následujících věcných důvodů.
 - i. Stavba je stavebně velkým kompromisem (odkazuje se na zdůvodnění úplného nebo částečného nezprůjezdnění ulice Vlastina), aby byla vůbec uskutečnitelná její základní funkce, tedy zřízena tramvajová trasa (např. „nelze zajistit preference MHD“ – ta je ovšem ve stávajícím stavu zajištěna!). Proč takto krkolomnou stavu vůbec realizovat?
 - ii. Nevýhody a nedostatky dokumentace:
 - Nekorektní výpočet snížení parkovacích stání.
 - Investice „parkovací dům“ bude pravděpodobně komerční projekt – pro rezidenty to znamená další náklady.
 - Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nepředpokládá provozování noční tramvajové linky – to tedy znamená, že se na sídliště Na Dědině v nočních hodinách nedostanu?
 - V době výstavby je nutné očekávat zhoršení kvality ovzduší a zvýšení hlučnosti cca 2 roky – to není bezvýznamné pro obyvatele.
 - „Změna v intenzitách dopravy bude poměrně malá“. Tato věta je zjevně nepravda. Pokud bude narušen přirozený dopravní trojúhelník, tak takový zásah výrazně dopravu ovlivní.
 - V případě dalšího sledování varianty 2 mají být záležitosti týkající se cyklistické dopravy doloženy v rámci dokumentace záměru pro územní řízení s tím, že samostatné oboustranné cyklopruhy však bude pravděpodobně problém umístit z prostorových důvodů – kde jinde by se v případě nových projektů mělo uvažovat o cyklostezkách než v lokalitě Divoké Šárky.
 - V materiálu se uvádí, že podmínky, které zohledňovaly požadavky odboru rozvoje a financování dopravy Magistrátu hl. m. Prahy nedopatřením vypadly při kompletaci dokumentace z části D.IV. dokumentace – taková dokumentace je potom ovšem silně nedůvěryhodná.

Vypořádání vyjádření

K jednotlivým záležitostem se uvádí následující.

- ad 1. Tramvaje vykazují podle statistik cca 10-x menší počet střetů s chodci oproti autobusům. Přednost chodců na přechodu není bezpečnostním prvkem. Naopak po zavedení přednosti na přechodu se zvýšil počet střetů chodců s automobily (jedná se spíše o způsob preference chodců oproti automobilům a zvýšení komfortu pěších).
- ad 2. Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že vlivu na dřeviny rostoucí mimo les byla v dokumentaci věnována adekvátní pozornost (součástí dokumentace je dendrologický průzkum včetně sadových úprav).
V posudku pak bylo konstatováno, že v rámci další přípravy záměru je třeba se orientovat na minimalizaci kácení dřevin rostoucích mimo les (včetně řádné ochrany příslušných dřevin vetapě výstavby) a maximální kompenzaci kácené zeleně, a to v dohodě s Městskou částí Praha 6. Relevantní opatření týkající se zeleně jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.
- ad 3. K jednotlivým věcným důvodům.
- i. Mezi klady zavedení tramvaje patří přímé spojení dále než jen k metru Nádraží Veveřská, příznivější provoz z hlediska čistoty ovzduší, dopravně preferované a tím i rychlejší spojení a vyšší počet uživatelů veřejné dopravy s omezením růstu počtu automobilů v místě zavedení tramvaje.
- ii. Pokud se jedná o nevýhody a nedostatky dokumentace.
- V posudku bylo uvedeno, že z úrovně oznamovatele záměru byly uvažovány rozměry parkovacích stání podle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel a že proto může docházet k rozdílu ve vyčíslení počtu snížení parkovacích stání.
Vzhledem k tomu, že náhrada parkovacích stání bude realizována jako samostatná investice (předpokládá se, že investora určí Magistrát hl. m. Prahy prostřednictvím Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy) a že v rámci stanoviska lze ukládat podmínky výhradně oznamovateli záměru, je náhrada parkovacích stání řešena příslušnými opatřeními zahrnutými do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.
 - V současné době nejsou známy příslušné údaje týkající se provozu náhradních parkovacích stání. Na veřejném projednání však bylo z úrovně Městské části Praha 6 uvedeno, že orientace na bezplatná parkovací stání není reálná, ale že lze uvažovat se zvýhodněním pro rezidenty zájmového území.
 - Noční provoz tramvajové linky v novém úseku není uvažován, protože Regionální organizátor pražské integrované dopravy její provozování po prodloužení tramvajové trati neplánuje. Obsluha lokality bude zajištěna autobusovou linkou 510, která zajistí přímou vazbu do centra města a dále na letiště. V zastávce Divoká Šárka bude přestupní vazba na noční tramvajovou linku.
 - Relevantní opatření týkající se ochrany životního prostředí a veřejného zdraví jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.
 - Vzhledem k tomu, že dopravně inženýrské podklady byly zpracovány z úrovně Technické správy komunikací hl. m. Prahy - Úseku dopravního inženýrství a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy (Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy), lze údaje o intenzitách dopravy považovat za oficiální.
 - V dané etapě přípravy záměru není problematika vedení cyklistů zcela dořešena. Bude proto řešena v rámci dokumentace záměru pro územní řízení (způsoby vedení cyklistů jsou různé, ne vždy se musí jednat o samostatný cyklopruh).
 - Vzhledem k obsahu vyjádření se nejprve uvádí, že předmětná záležitost nemohla v žádném případě ovlivnit hodnocení vlivů provedené v dokumentaci.
Relevantní opatření týkající se požadavků odboru rozvoje a financování dopravy Magistrátu hl. m. Prahy jsou zahrnuta do podmínek návrhu stanoviska pro příslušný úřad – Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, který je součástí tohoto vypořádání vyjádření.

1.26. Vyjádření paní Jany Villarroelové
(bez uvedení data vyjádření)

Podstata vyjádření

- a) Rozhodně ani má rodina, ani žádný z majitelů bytů v našem domě, se kterými jsem mluvila, nesouhlasíme se záměrem. Náš dům v ulici Vlastina se vybudováním tramvaje pod okny a následným zesílením provozu kolem objektu stane neobyvatelným, už v současnosti je větrání a užívání společné zahrádky ve vnitrobloku dětmi značně problematické (na straně jedné plně „dostačuje“ ulice Evropská a na straně druhé ve vnitrobloku hojně využívaný zahradní krb sousední vilky).
- b) Vzhledem k dosud nejasným developerským projektům v Liboci je záměr předčasný a v současné době nepotřebný (stačilo by přidat pár autobusových spojů na lince 128 a nemusí se devastovat nádherná ulice Vlastina a tisíce lidí ohrožovat hlukem, smogem a ničit tak jejich zdraví).

Vypořádání vyjádření

- ad a) Z údajů uvedených v dokumentaci, resp. akustické studii, vyplývá, že v ulici Vlastina dojde ve většině výpočtových bodů ve sledovaných letech 2016 a 2020 k poklesu celkové hlukové zátěže, a to vlivem poklesu automobilové zátěže, protihlukových opatření - položení nízkohlučného asfaltu, změn dispozic silničních úseků (příslušné údaje jsou podrobně uvedeny v akustické studii v Tab. 14., resp. Tab. 16.). Přitom v řadě výpočtových bodů je pokles hlukové zátěže výrazný. Pro úplnost se dále uvádí, že v několika výpočtových bodech, byl zaznamenán nárůst hlukové zátěže, avšak v žádném z těchto výpočtových bodů nedojde k překročení hygienických limitů hluku. Z údajů uvedených v dokumentaci je zřejmé, že vlivy záměru na akustickou situaci a veřejné zdraví jsou za předpokladu realizace protihlukových opatření přijatelné (v obou variantách řešení výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích převládá celkový pokles akustické zátěže v území, ani u jedné z variant nedojde k překročení hygienického limitu hluku v území a ve všech bodech s nadlimitní zátěží dojde k významnému poklesu akustické zátěže). Z modelového hodnocení kvality ovzduší vyplývá, že v letech 2016 a 2020 nedojde vlivem realizace záměru ani v jedné ze dvou posuzovaných variant výhledového dopravního režimu v přilehlých ulicích k překročení limitních hodnot průměrných ročních koncentrací sledovaných znečišťujících látek v žádném referenčním bodě. V obou variantách dojde oproti výchozí situaci ke zlepšení imisní situace v lokalitě, pouze u benzenu lze zaznamenat celkový mírný nárůst imisní zátěže (cca 0,1 % imisního limitu v průměru pro celou plochu posuzovaného území). Za předpokladu realizace podmínek k ochraně životního prostředí a veřejného zdraví rezultujících z posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. jsou vlivy posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví celkově přijatelné.
- ad b) Ve vztahu k záležitosti týkající se potřeby záměru je třeba konstatovat, že účelem posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. je objektivní posouzení předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a nikoliv vydání rozhodnutí o povolení záměru. Proto v rámci posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. nelze ve vztahu k věcným aspektům vyhodnocovat, resp. stanovovat, zda je záměr potřebný (s výjimkou některých případů přímo souvisejících s ochranou životního prostředí a veřejného zdraví). Takovýto postup při posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. není možný ani z formálního hlediska, neboť příslušné subjekty účastníci se tohoto procesu, včetně zpracovatele posudku, nejsou v rámci tohoto procesu vybaveny kompetencemi takto o předloženém záměru usuzovat. Proto pouze aspekt ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví může být jediným relevantním hlediskem, které je možno v procesu posuzování podle zákona č. 100/2001 Sb. použít při návrhu stanoviska vydávaného výhradně z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví.

2. Vypořádání připomínek uplatněných na veřejném projednání

Na veřejném projednání nebyly z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví uplatněny připomínky související s posuzovaným záměrem, které by vybočovaly z rámce písemných vyjádření obdržených k dokumentaci a posudku.

PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK

Oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ (PUDIS a.s., červen 2013)

Závěr zjišťovacího řízení podle § 7 zákona č. 100/2001 Sb. (Magistrát hl. m. Prahy, odbor životního prostředí, SZn.: S-MHMP-0834253/2013/OZP/VI/EIA/876-2/Nov ze dne 15. 11. 2013)

Dokumentace vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí (Mgr. Radek Jareš, březen 2014)

Vyjádření obdržená k oznámení záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ a k dokumentaci vlivů záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí

Posudek o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí (Ing. Václav Obluk, říjen 2014)

Písemná vyjádření obdržená k posudku o vlivech záměru „Tramvajová trať Divoká Šárka – Dědinská“ na životní prostředí a průběh veřejného projednání

Související právní předpisy a literatura